



Programme
des
immobilisations

2024 → 2033



APPROUVÉ PAR

Le Conseil d'administration de la Société de transport de Montréal
Le 10 novembre 2023

PRÉPARÉ PAR

La Direction exécutive Finances, approvisionnement,
affaires juridiques, normes et conformité et trésorerie

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 2023 et avant sont exclus du présent document.

Enfin, 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

Alors que l'année 2023 constituait une année charnière et de transition entre une période pandémique remplie d'inconnus et celle d'une nouvelle réalité en voie de s'installer, l'année 2024 marque le début d'une nouvelle ère pour la relance du transport collectif. Les défis devant nous sont nombreux et importants, mais nos efforts pour y faire face le seront tout autant, voire davantage.

Nous sommes conscients des énormes défis en matière de financement et que l'ensemble des partenaires devront faire leur part. Néanmoins, ces défis sont impossibles à résoudre sans la contribution de tous les partenaires. En tant que leader en mobilité durable, la STM a un devoir d'exemplarité. Nous sommes donc déterminés à poursuivre le travail et à renouveler nos efforts afin de contrôler et d'optimiser nos investissements.

Nous n'avons pas le choix : le statu quo n'est tout simplement pas une option.

Les raisons qui rendent incontournable la nécessité de développer l'attractivité, la capacité et l'utilisation du transport collectif sont nombreuses : lutte aux changements climatiques, congestion routière croissante, inflation, pénurie de main-d'œuvre, crise du logement, qualité de vie des citoyennes et citoyens, bilan routier qui se détériore (accidents et décès). Pour que le transport collectif puisse continuer d'offrir les bénéfices attendus de lui malgré le contexte financier difficile, nous devons identifier des façons de livrer le service, tout en continuant de moderniser et de développer le réseau avec l'aide de nos partenaires gouvernementaux et municipaux, et ce, de manière plus efficiente que jamais.

C'est dans cette perspective que nous avons élaboré le présent programme d'immobilisation 2024-2033 de la STM. Celui-ci regroupe des investissements de 21,1 G\$ sur 10 ans, résultat d'un exercice rigoureux de priorisation à la fois prudent et responsable dans son ampleur financière, mais ambitieux quant aux retombées que ces investissements permettront de générer.

Depuis sa construction dans les années 1960, le réseau de la STM est devenu le cœur de la ville, sa colonne vertébrale. En 2030, 93 % de ses actifs auront cependant atteint plus de 40 ans de vie utile. Avec ce programme d'investissements, nous optimisons les possibilités que nous offre la modernisation nécessaire du réseau, dans le souhait d'offrir un nouveau cycle de vie à nos équipements et à nos infrastructures. En modernisant notre réseau, nous transformerons toute l'arrière-scène du transport collectif, ce qui permettra d'ériger une fondation solide et adaptée pour accueillir les nouveaux projets structurants du futur, comme le prolongement de la ligne bleue ou encore l'électrification de l'ensemble du réseau de bus.

Bien que cette modernisation du réseau exige un rehaussement des investissements, elle ouvre également la porte à des occasions d'innovation extraordinaires qui permettront de réinventer nos façons de faire afin que l'offre de mobilité durable soit encore plus attrayante, performante, fiable, efficace et sécuritaire.



Faits saillants du PI 2024-2033

**Moderniser
le réseau,
un investissement
qui rapporte**

01



La STM un leader de la mobilité durable

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. Avec un effectif de près de 10 500 personnes, la STM constitue la 9^e entreprise en importance au Québec, et son achalandage la place au 3^e 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 développe et offre un service public essentiel à la communauté en livrant une expérience de mobilité à la fois sécuritaire et accessible, tout en jouant un rôle clé dans la lutte contre les changements climatiques.



10 500
personnes



9^e entreprise
en importance au Québec



3^e rang en
Amérique du Nord



1 million
de déplacements par jour*

* Les cinq ponts reliant l'île de Montréal à la Rive-Sud font en moyenne 60 000 déplacements en période de pointe seulement.

PORTRAIT DE NOS SERVICES¹

¹ Au 31 décembre 2022

Réseau du métro

Le métro comporte 4 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

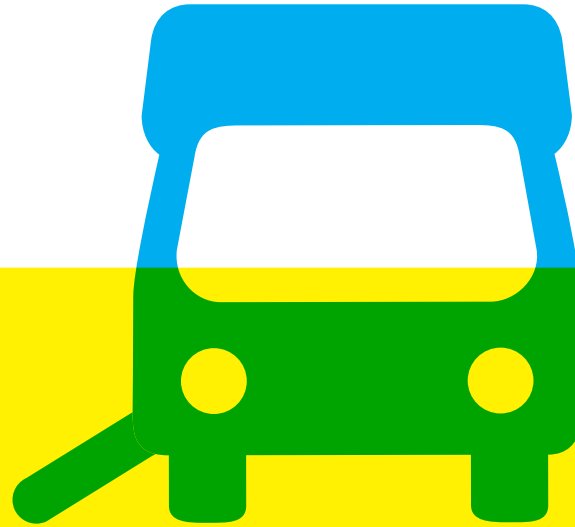
La STM possède un parc de 2 000 bus, dont 1 743 réguliers (12 mètres) et 257 articulés (18 mètres) ainsi que 16 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km². Il compte 225 lignes, dont 214 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et 11 par minibus urbains.

De plus, 478,2 km de voies comportant des mesures préférentielles bus (MPB), incluant 321,8 km de voies réservées et plus de 605 feux prioritaires, permettent des déplacements plus rapides.

| 2 000 bus

Transport adapté

La STM offre un service de TA porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles avec son parc de 87 minibus. Ainsi, près de 30 500 clients sont inscrits et peuvent se déplacer sur l'île et en périphérie à l'aide des minibus de la STM et des 8 fournisseurs de taxis réguliers et accessibles.



30 500 clients |

DONNÉES FINANCIÈRES

1,8 G\$

Budget
2024
Exploitation

21,1 G\$

Investissements prévus
au Programme des
immobilisations 2024-2033

RIX ET DISTINCTIONS EN 2023



02



Le PI 2024-2033 21,1 G\$ d'investissements essentiels

Plus que jamais, des investissements majeurs doivent être réalisés pour moderniser le réseau. Nous l'avons mentionné, le contexte est difficile, et les enjeux sont nombreux. Le Programme des immobilisations 2024-2033 prend compte de l'ensemble de ces réalités et propose une priorisation des projets qui sauront donner les moyens à la STM de livrer les bénéfices et les retombées attendues d'elle.

La modernisation du réseau de la STM est au centre de ce programme; elle est non seulement nécessaire puisque le réseau aura atteint en majeure partie sa fin de vie utile dans les prochaines années, mais elle représente également un investissement judicieux en offrant aux infrastructures un nouveau cycle de vie, essentiel pour accueillir les nouveaux projets structurants qui viendront s'y appuyer.

La priorisation de ces investissements s’aligne sur une démarche de gestion financière responsable. Elle soutient notre engagement à transformer la STM en une organisation plus robuste, efficace et flexible, en réponse à l’évolution du contexte ainsi qu’aux changements dans les besoins en mobilité et les habitudes de déplacement.

Pour Montréal et l’ensemble du Québec, posséder un réseau de transport collectif solide et attractif au cœur de la métropole est un atout indéniable et surtout incontournable, notamment dans un contexte de lutte aux changements climatiques.

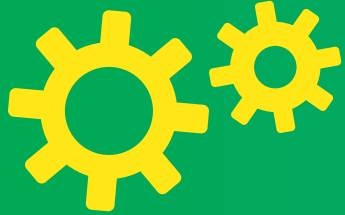
Nous le savons, le transport collectif fait bien plus que transporter les gens, et c’est tout le monde qui en bénéficie. La **clientèle** y trouve un moyen de transport abordable et efficace pour aller étudier, travailler et se divertir. Pour les **automobilistes**, c’est une congestion réduite pour moins de temps perdu dans le trafic, moins de carburant gaspillé et moins d’usure du véhicule. Pour les **entreprises**, c’est

un recrutement facilité, un accès à davantage de clientèles et une réduction des besoins de stationnement. En ce qui concerne la **société**, ce sont des villes denses à échelle humaine, avec moins de pollution de l’air. C’est aussi une économie de coûts pour les **contribuables**. Investir dans le transport collectif, c’est bâtir des projets essentiels, qui ont des bénéfices à court, à moyen et à long termes, et ce, à différents niveaux.

Le PI 2024-2033 totalise des investissements de 21,1 G\$, soit une augmentation de 0,7 G\$ par rapport à l’an dernier.

La modernisation du réseau du métro et du réseau de bus demeurent une priorité pour la STM.

Note: L’augmentation des investissements est atténuée par le financement au comptant de certains projets provenant des programmes de subventions provinciales, municipales et fédérales. Une nouvelle mesure, dont les modalités seront confirmées par le MTMD vise des versements au comptant pour les programmes de subventions PAGTCP et PAGITC en 2024. Les prévisions actuelles ne reflètent pas ce changement à venir.



03

Des rôles complémentaires : exploitant et gestionnaire de projets majeurs

Chaque nouveau projet représente une occasion pour la STM d'améliorer ses façons de faire. À travers notre double rôle, nous sommes bien positionnés pour gérer efficacement les projets – petits et grands – tout en nous assurant de minimiser les impacts sur le réseau en place ainsi que sur la clientèle. Notre compréhension du terrain, des infrastructures en place, ainsi que des comportements précis des clientèles nous offrent une visibilité maximale sur l'ensemble des projets qui ont cours sur le territoire.

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 des actifs regroupés en programmes à déploiement constant depuis 2 décennies. On compte ainsi plus 126 projets actifs à la STM.

Déployer les efforts en maintien des 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.

Si certains projets plus complexes présentent d'importants défis, nous visons à nous améliorer continuellement et à retirer des apprentissages de nos succès comme de nos projets plus problématiques.

126 projets actifs

04



**Des projets ambitieux
pour moderniser
le réseau de la STM**

Modernisation du réseau


Investir dans la colonne vertébrale de la métropole du Québec

Depuis sa construction dans les années 1960, le réseau de la STM est au cœur de la ville et constitue sa colonne vertébrale en matière de mobilité dans la région métropolitaine. Actif précieux pour la ville et sa population, le réseau de la STM se doit d'être entretenu avec soin. D'ici 2030, 93 % des infrastructures auront désormais plus de 40 ans de vie utile, et devront être modernisées afin de poursuivre leur durée de vie et ainsi de permettre à des millions de personnes de continuer à se déplacer de façon efficace et sécuritaire tous les jours.

Ancrés dans une vision responsable pour l'avenir, nous redoublons d'efforts pour entretenir ses infrastructures et les rendre toujours plus performantes, innovantes et efficaces. Que ce soit grâce à des projets qui visent à les rendre plus résilientes face aux changements climatiques, ou encore à les transformer pour pouvoir accueillir de nouvelles technologies, nous sommes déterminés à rendre notre réseau plus moderne, en phase avec les besoins d'aujourd'hui et du futur. Ce faisant, nous visons à réduire de façon majeure le déficit accumulé lié à la modernisation des actifs (DMA).

Moderniser le réseau permet donc d'optimiser l'usage des infrastructures existantes, d'augmenter l'offre et d'améliorer l'attractivité du





transport collectif sans avoir à construire de nouveaux équipements. Il s'agit d'un investissement qui produira un rendement sans égal.

C'est pourquoi la STM a pris la décision courageuse et responsable de faire de la réduction de son déficit de modernisation 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.

4,9 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, la voie et les systèmes de télécommunication et de contrôle des trains.

► Le programme **Réno-Infrastructures** regroupe les projets relatifs aux infrastructures du métro : tunnels, stations, structures auxiliaires, garages de trains, ateliers d'entretien, systèmes d'étanchéité.

► 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.

L'inflation à la hausse fait aussi en sorte que pour une même enveloppe budgétaire, moins d'interventions sont réalisées. **Nous intensifierons donc nos efforts au courant des prochaines années, avec des projets de maintien des actifs représentant 4,9 G\$.** En plus de viser la prolongation de la durée de vie des équipements et des infrastructures, leur fiabilité et leur mise aux normes, nos actions en modernisation des 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 2022 et 2023.

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 4,9 G\$ pour les 10 prochaines années.

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

S'attaquer au déficit de modernisation des 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 modernisation des actifs. Le service de 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.



Accueillir les nouveaux trains

Pour une ligne verte
plus fiable et robuste





2,9 G\$

Remplacement MR-73

0,7 G\$

Complexe Beaugrand

0,3 G\$

Arrière-gare et garage

Angrignon



En l'espace de 10 ans, la ligne verte se transformera pour accueillir notamment de nouveaux trains qui seront plus fréquents en période de pointe, et qui offriront une plus grande capacité, ainsi qu'un meilleur confort. Comme les MR-73 auront atteint leur fin de vie utile vers 2036, les nouveaux trains prendront la relève, et offriront une expérience renouvelée à la clientèle.

De plus, les efforts de modernisation des infrastructures mis en œuvre sur la ligne verte – comme les nouveaux contrôles de train intelligent ou encore les postes de ventilation mécanique – contribueront à créer un réseau toujours plus performant grâce à des équipements hautement fonctionnels et optimisés.

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



À cette fin, la STM doit mettre en chantier plusieurs projets pour permettre l'exploitation de ces nouveaux trains 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 de 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, à la suite de la mise en service du SRB Pie-IX, puis du prolongement de la ligne bleue et éventuellement d'un nouveau mode de transport structurant dans l'est de l'île de Montréal.

Accessibilité universelle

Offrir une expérience fiable et sans contrainte

L'équité d'accès aux services est une priorité pour nous. Au-delà de cette conviction, nous lui donnons vie dans nos actions quotidiennes et mettons en action de nombreuses politiques promouvant l'inclusion des clientèles, ainsi que des initiatives concrètes qui contribuent à lever les contraintes à l'utilisation des réseaux pour l'ensemble de la population.

Les projets de modernisation visent à augmenter la fiabilité des équipements liés à l'accessibilité – comme les rampes d'accès aux bus, les ascenseurs et les escaliers mécaniques – mais aussi à rendre l'expérience plus fluide et conviviale avec l'acquisition de minibus électriques et aux efforts d'arrimage avec le réseau de bus et de métro.

La poursuite des projets en accessibilité contribuera à connecter une encore plus grande clientèle à l'offre de mobilité de la STM, tout en rendant l'expérience toujours plus conviviale.





855 M\$

2022
24 stations

2025
30 stations

2030
41 stations

D'ici la fin de 2023, la STM prévoit avoir investi 414,7 M\$ dans son programme d'accessibilité. Un investissement supplémentaire de 855 M\$ est planifié pour les 10 prochaines années. Après 2033, des investissements de 326,3 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 à mesure que nous progressons dans nos travaux. Rappelons que les stations du prolongement de la ligne bleue seront dotées d'ascenseurs.

Afin d'offrir à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles une expérience de mobilité conviviale et confortable, et de lui permettre plus d'autonomie et de choix, nous continuons nos efforts sur l'accessibilité. Nous nous sommes engagés à développer une stratégie d'éducation de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles à l'utilisation du réseau régulier.

Cet engagement est dorénavant intégré dans la stratégie mobilité inclusive. Celle-ci vise à offrir une option 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.**

Une place de choix pour le bus dans la ville

Pour un réseau de bus attrayant et plus performant

Les projets de modernisation liés au réseau de bus visent à ce que les autobus se taillent une place de choix dans la ville, que ce soit via des systèmes de voies réservées ou encore l'arrimage des tracés aux nouveaux modes de transport disponibles.

Sachant que l'attractivité du service d'autobus passe en grande partie par la fréquence de passage, plusieurs mesures œuvrent en ce sens. Une fréquence accrue permet de se protéger contre les imprévus ; si un bus tombe en panne, la fréquence signifie qu'un autre bus passera rapidement.

La stratégie Mouvement bus vise donc à offrir à l'ensemble de la population un service de transport plus performant, rapide et fréquent, à quelques pas de son domicile ou de son lieu de travail. La refonte du réseau ainsi que les mesures préférentielles bus contribueront à concrétiser cette vision.



48 M\$

PLAN D'ACTION EN DEUX VOLETS

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 chandelles 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 soutenir les secteurs d'emploi, les secteurs en développement 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, un projet de SRB est en développement sur l'axe Henri-Bourassa, entre le boulevard Lacordaire et la rue Dutrisac, un des plus achalandés du réseau de la STM. En partenariat avec la ville de Montréal, ce Corridor de Mobilité Durable combinera une infrastructure de type SRB léger pour le transport en commun et un REV pour les cyclistes. Ainsi, les modes de transport actifs et collectifs seront favorisés tout en permettant un réaménagement de l'axe à une échelle plus humaine. Ce système sera en fonction 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Un premier tronçon, entre l'avenue Marcelin-Wilson et la rue Lajeunesse, est déjà prévu dès 2024.

Ce projet comprend les mesures suivantes :

- L'implantation en rive d'une voie réservée avec un marquage routier distinctif
- La mise en place de feux prioritaires aux carrefours
- Une optimisation des arrêts et une bonification du service
- L'intégration d'un REV pour les déplacements cyclistes
- Le réaménagement de l'axe et des intersections pour des déplacements à pied plus agréables et sécuritaires

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

L'objectif est d'augmenter de façon importante le % des clients qui profitent d'une expérience améliorée grâce aux mesures préférentielles bus.



Électrification

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 importante à la lutte aux changements climatiques. D'ici 2040, gérer des bus électriques au lieu de bus hybrides, permettra à la STM de réduire de plus de 80 % les émissions de GES de son réseau de surface.





5 G\$

1,1 G\$

Acquisition de bus électriques
Phase 1

874,6 M\$

Électrification des CT Phase 1

80 000 tonnes

de GES évitées par année
à partir de 2040



Des efforts et des investissements massifs sont requis

L'électrification d'une flotte de surface, c'est beaucoup plus que l'achat de bus électriques, c'est une réelle transformation d'entreprise qui touche toutes les directions de l'organisation. Il faut, entre autres, adapter les centres de transport, identifier et acquérir les solutions de recharge des batteries, repenser la gestion des bus dans les centres de transport, revoir l'affectation des véhicules, moderniser l'entretien et les solutions technologiques, former les employés, apprivoiser les enjeux de sécurité.

Notre objectif est d'acquérir seulement des bus électriques à compter de 2025, pour avoir un réseau entièrement électrifié au plus tard en 2040. Nous permettant de tendre vers les cibles gouvernementales ambitieuses visant à ce que 55 % du parc de véhicules soit électrifié dès 2030.

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 mandataires, la STM pourrait acquérir jusqu'à 607 bus électriques de 12 mètres à grande autonomie, avec une réception graduelle de 2024 à 2031. **Cet investissement important, qui pourrait atteindre 1,1 G\$,** 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 de **remplacer près de 2 000 véhicules hybrides et diesel** par des modèles dotés d'une propulsion électrique, **des travaux majeurs seront nécessaires pour adapter les 9 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 centres de transport 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

Une enveloppe de **5 G\$*** est prévue pour l'ensemble des initiatives liées à l'électrification des centres de transport.

** Montant correspondant à un coût préliminaire estimé. Les études détaillées sont en cours de réalisation.*





5 G\$

pour électrifier
les opérations

BÉNÉFICES MULTIPLES

L'électrification des bus comporte plusieurs bénéfices :

- Plus de confort et une expérience améliorée pour les clients : bus modernes, climatisés, plus silencieux et moins polluants pour une meilleure qualité de vie dans les quartiers
- Un geste concret pour la lutte contre les changements climatiques
- L'enrichissement et le rayonnement du Québec et du Canada
- La valorisation d'une énergie québécoise, propre et renouvelable



Prolongement de la ligne bleue

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





L'ajout de ces **5 nouvelles stations** au réseau du métro de Montréal, offrant une connexion aisée avec d'autres modes de transport structurants, viendra transformer le portrait de la mobilité de la population montréalaise. Le choix du transport collectif n'en sera que plus attractif face au recours à l'automobile.

6,4 G\$*
pour assurer sa réalisation

** Incluant les intérêts sur la dette à long terme.*

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 communautés riveraines, commerçantes et citoyennes... Le tronçon prolongé contribuera à améliorer la qualité de vie de la population 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 assurant le lien avec le SRB Pie-IX
- 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



Investir maintenant, assurer l'avenir

Un réseau de
transport collectif à
ne pas tenir pour acquis

Dans un contexte où la raison d'être du transport collectif est plus pertinente que jamais, le réseau de la STM est un actif précieux, crucial à protéger, et surtout, à ne pas tenir pour acquis. En plus d'offrir un service essentiel à l'ensemble de la population de la grande région métropolitaine, la STM est un acteur majeur de la lutte aux changements climatiques.

Le PI 2024-2033 s'inscrit dans cette volonté d'intensifier notre contribution à la transition écologique, en faisant évoluer notre offre et nos infrastructures, notamment pour accueillir l'électrification et pour élargir la portée de notre offre au plus grand nombre. Nous savons que pour être une réelle solution de recharge à l'auto-solo et ainsi jouer notre plein rôle dans la lutte aux changements climatiques, l'offre de transport collectif doit être attrayante. En ce sens, les projets de modernisation visent à rendre l'expérience de mobilité toujours plus fiable, performante et durable. Et pour durer dans le temps, notre réseau a besoin d'être entretenu, optimisé et arrimé aux technologies d'aujourd'hui et de demain.

Les investissements prévus dans ce plan pour la modernisation du réseau permettront de donner un nouveau souffle à notre réseau, de lui offrir un nouveau cycle de vie.

Aujourd'hui, il revient à nous tous d'en prendre soin, de valoriser cet actif indispensable qu'est notre réseau de transport collectif.

Nous remercions le gouvernement et ses partenaires et nous leur tendons la main pour revoir le modèle de financement afin qu'il soit à la hauteur des besoins de modernisation du réseau et ainsi avoir les conditions nécessaires pour réaliser notre mission.

Table des matières

Gouvernance	37
Gestion de portefeuille de projets	41
Impact financier	46
Sommaire – Projets	53
Réseau de bus	59
Réseau du métro	78
Transport adapté	106
Secteur administratif	110
Annexes	115
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	128

Gouvernance

Gouvernance

Entreprise publique de transport collectif, la STM développe et offre un service public essentiel à la communauté en livrant une expérience de mobilité à la fois sécuritaire et accessible, tout en jouant un rôle clé dans la lutte contre les changements climatiques.

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 est responsable notamment de préparer le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue (PLB), dont la version préliminaire a été approuvée à l'été 2022, et sera maître d'oeuvre de sa réalisation.

PLAN STRATÉGIQUE ORGANISATIONNELLE 2030

Le Plan stratégique organisationnel 2030 (PSO 2030) repose sur une ambitieuse vision : être un leader en mobilité durable. Véritable feuille de route, ce Plan présente la façon que la STM compte s'y prendre d'ici 2030 pour accroître la performance et l'agilité de ses activités (opérations et projets), améliorer l'expérience de la clientèle et son attachement envers la STM ainsi que rehausser l'expérience employé dans une STM qui favorise l'engagement.

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. Ce dernier est composé de ses adjoints ou adjointes ainsi que ses directeurs ou directrices et directeurs exécutifs ou directrices exécutives.

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 De Lorimier
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Gracia Kasoki Katahwa

Mairesse d'arrondissement

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

Sylvain Ouellet

Conseiller de la 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 au moment de la nomination)

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

Directeur général adjoint

Stratégie, Relations partenaires et Communications

Vacant

Directeur général adjoint

Projets, Infrastructures et Activités commerciales

Julie Deschênes

Directrice exécutive

Finances, Approvisionnement,
Affaires juridiques, Normes,
Conformité et Trésorerie

Luc Lamontagne

Directeur exécutif

Technologie, Innovation et
Transformation

Alain Brière

Directeur exécutif

Talents, Diversité et Expérience
employé

Nathalie Clément

Directrice exécutive

Planification, Livraison du service et
Expérience client

Marie-Chantal Verrier

Directrice exécutive

Planification et entretien

Gestion de portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

La gestion de portefeuille de projets (GPP) est en place à la STM depuis 2006. Sa gouvernance est assurée par le comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP) dont le rôle est de superviser et prendre les décisions stratégiques concernant l'ensemble des projets de l'organisation.

Ce dit comité est composé de membres de la haute direction avec des expertises complémentaires qui se réunissent à des intervalles réguliers afin d'analyser, prioriser, et autoriser les projets ainsi que suivre la performance du portefeuille de projets et demander des ajustements lorsque requis.

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

- L'alignement sur les objectifs du plan stratégique de l'organisation (PSO). Ainsi, les projets visant le maintien des actifs, l'électrification des transports et l'optimisation de la performance sont priorités;
- Capacité des ressources : la disponibilité des ressources pour mener à bien le projet doit être validée;
- Risques : identifier les risques, évaluer l'impact et déterminer des plans d'atténuation;
- Bénéfices attendus : les bénéfices et avantages potentiels doivent être clairement définis;
- Durabilité : examiner comment le projet s'inscrit dans les pratiques de développement durable et d'accessibilité universelle.

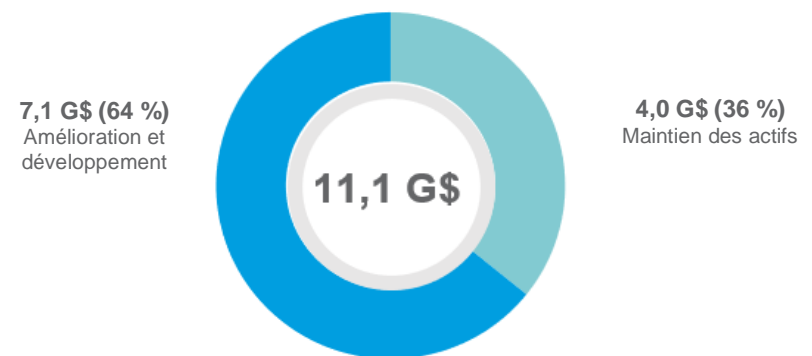
BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

Les projets contribuent à la croissance, à l'efficacité, à la durabilité et à la réussite globale de la STM. De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après le transfert aux opérations.

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d'immobiles;
- Le taux de livraison planifié;
- Les coûts d'exploitation;
- Le taux de ponctualité;
- Le déficit de maintien des actifs;
- Le taux de réalisation des projets.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



Les projets de maintien des actifs de 4,0 G\$ sont en hausse, atteignant 36 % par rapport à 32 % l'an dernier. Les projets d'amélioration et de développement quant à eux totalisent 7,1 G\$, soit 64 % du portefeuille de projets. Toutefois, en excluant le projet du prolongement de la ligne bleue (PLB) et ses projets connexes, dont l'envergure influence les ratios de répartition des projets autorisés de manière significative, la proportion des investissements liée au maintien des actifs afficherait 69 % du portefeuille global des projets à la STM.

Gestion de portefeuille de projets

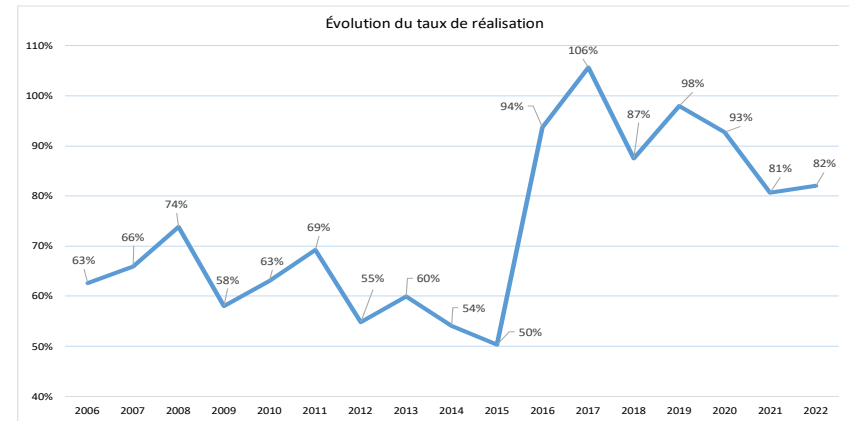
LA STM, UN CHOIX JUDICIEUX POUR LA GESTION DE PROJETS

Au cours des dernières années, la STM a géré plus d'une quinzaine de chantiers de construction majeurs. À ceux-ci, il faut ajouter les projets de maintien des actifs regroupés en programmes à déploiement constant depuis deux décennies. La STM compte plus de 126 projets actifs actuellement.

Le taux de réalisation de projets de la STM progresse depuis 2015. Toutefois, les défis liés au contexte de la pandémie et post-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 trois dernières années.

EXPLOITANT ET GESTIONNAIRE DE PROJETS

Déployer les efforts en maintien des 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. Afin de rénover le métro et ses installations de surface, la STM coordonne chaque nuit la mobilisation et la démobilisation de plusieurs chantiers de maintien des 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 Vendôme s'est mérité plusieurs prix au Gala d'excellence de la construction de béton tenu le 16 mars 2023. En effet, il a remporté le prix Infrastructure, parmi quatre autres projets d'importance : celui du Bassin de rétention Lavigne, phase 2 (Ville de MTL), de La Romaine – 4 (Hydro-Québec), de la Reconstruction du ponceau Maurice-Duplessis (Ville de MTL) et du REM – Voussoirs (Caisse de Dépôt et Placement du Québec). De plus, le projet Vendôme a aussi remporté trois prix Mention remis par l'American Concrete Institute (ACI) dans les catégories Durabilité et résilience, Association Québécoise du Béton et Usage du béton innovant.

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE – MAINTIEN DES ACTIFS

(en millions de dollars)

	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
MAINTIEN DES ACTIFS														
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX														
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	6,0	14,5	80,8	225,8	154,3	134,7	96,8	255,4	129,2	-	-	-	1 097,5	1 091,5
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	572,7	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,6	2,9
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	14,6	1,4	0,4	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	5,9
Acquisition de minibus TA - phase 2	9,4	0,4	1,3	2,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	14,0	4,6
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	13,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	0,1
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES														
Contrôle de trains - ligne bleue	22,9	15,2	31,9	109,0	124,7	132,8	75,6	39,5	-	-	-	-	551,6	528,7
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest	49,7	9,2	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	74,3	24,5
MAINTIEN DES ACTIFS														
Réno-Systèmes - phase 3	495,1	0,3	0,4	4,2	-	0,0	-	-	-	-	-	-	500,0	4,9
Réno-Systèmes - phase 4	491,1	42,1	11,0	30,6	7,2	0,0	-	-	-	-	-	-	582,0	90,9
Réno-Systèmes - phase 5	322,3	118,3	142,5	99,5	47,9	31,8	43,1	-	-	-	-	-	805,5	483,1
Réno-Systèmes - phase 6 Nouveau	7,0	36,2	88,4	109,2	105,3	98,4	52,0	11,3	-	-	-	-	507,8	500,8
Réno-Infrastructures - phase 1	239,7	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,3	1,6
Réno-Infrastructures - phase 2	290,6	0,9	-	11,7	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	12,7
Réno-Infrastructures - phase 3	242,7	133,7	57,4	20,9	49,3	-	-	-	-	-	-	-	504,0	261,3
Réno-Infrastructures - phase 4 Nouveau	3,0	10,1	105,1	96,3	91,2	70,5	26,5	-	-	-	-	-	402,7	399,7
TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE														
Centre de transport Bellechasse	380,5	67,3	65,5	71,0	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	203,9
Reconstruction du complexe Crémazie	287,0	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	7,3
Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) - phase 1	52,7	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	1,7
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	15,9	40,0	43,2	22,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	121,3	105,4
ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR														
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	522,0	10,4	0,6	48,7	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	59,7
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 731,2	7,1	5,6	33,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1 777,4	46,3
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	235,2	2,3	1,0	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	265,2	30,0
AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO														
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)	44,8	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	12,9
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 1	61,6	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,6	5,0
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2 Nouveau	-	4,5	6,8	6,9	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	28,1	28,1
AUTRES PROJETS														
Migration 2022 du progiciel Hastus	8,5	10,5	11,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	21,7
Programme entretien périodique & acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)	15,4	6,2	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,0
Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité (GRTS) - phase 3	5,9	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	6,2
Remplacement des véhicules de service - phase 2	23,6	5,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	5,6
Évolution technologique - secteurs d'entretiens	3,8	2,1	2,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	4,5
Conformité à la loi 25 Nouveau	2,1	2,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	2,7
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	15,2	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,7	2,5
EXTRA Connecte	18,7	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,2	1,4
Véhicules d'atelier - phase 1	4,8	1,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	1,1
Capacité électrique du poste de district Legendre	41,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,7	0,5
Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	10,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	0,1
Acquisition de bus 9 mètres	4,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	0,3
Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,4	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,2
Sous-total autorisés - Maintien des actifs	6 268,0	582,2	664,0	935,2	587,5	471,8	294,0	306,1	129,2	-	-	-	10 238,1	3 970,1

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total	Total PI
(en millions de dollars)	et avant											et après	Projet	2024-2033
AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT														
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES														
Prolongement de la ligne bleue	587,2	205,8	493,4	1 350,5	860,2	642,6	1 076,1	512,9	436,1	-	-	-	6 164,7	5 577,5
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX														
Programme d'électrification des CT - phase 1	66,9	64,4	124,4	237,0	231,9	208,8	8,1	-	-	-	-	-	941,5	874,6
Démonstration minibus électrique au TA	2,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	0,2
MAINTIEN DES ACTIFS / ACCESSIBILITÉ MÉTRO														
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1	292,8	38,9	6,5	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	69,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	121,8	54,3	30,4	50,7	26,9	40,0	-	-	-	-	-	-	324,2	202,3
AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO														
Garage Côte-Vertu	466,7	0,7	-	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	498,1	31,4
MOUVEMENT BUS														
Programme mesures préférentielles pour bus	55,6	4,5	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	78,8	23,2
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé / Côte-Vertu	9,9	-	-	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	5,9
AUTRES PROJETS														
Centre de transport - Est de Montréal	20,6	-	-	20,1	101,4	158,5	14,7	-	-	-	-	-	315,4	294,8
Agrandissement de 3 centres de transport	211,6	2,5	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	7,8
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	66,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	9,5
Acquisition d'équipements de billetterie (AEB)	0,8	2,8	0,9	3,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	8,5	7,8
Programme Amélioration OPUS (PAO)	1,9	1,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,3
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	43,0	0,1	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	2,1
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur IBUS	162,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	162,8	0,5
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	2 110,4	385,8	661,2	1 733,4	1 224,4	1 053,6	1 102,6	512,9	436,1	-	-	-	9 220,4	7 110,0
Total - Autorisés	8 378,4	968,0	1 325,2	2 668,7	1 811,9	1 525,4	1 396,7	819,0	565,3	-	-	-	19 458,4	11 080,1
Total des projets en définition	23,9	58,4	71,3	170,5	214,9	252,2	80,5	9,7	24,8	26,2	26,2	8,9	967,4	934,7
Total des projets en identification	0,1	15,5	73,1	229,3	647,5	1 076,3	1 410,8	1 249,6	1 430,6	1 573,8	1 421,7	5 720,7	14 849,0	9 128,3
Total des investissements	8 402,3	1 041,9	1 469,6	3 068,5	2 674,3	2 853,9	2 888,0	2 078,3	2 020,6	1 600,0	1 448,0	5 729,5	35 274,9	21 143,0

Impact financier

Impact financier

HYPOTHÈSES

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2024-2033, 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 et du taux de subvention, un choix judicieux est essentiel afin de maximiser les subventions.

Impact financier

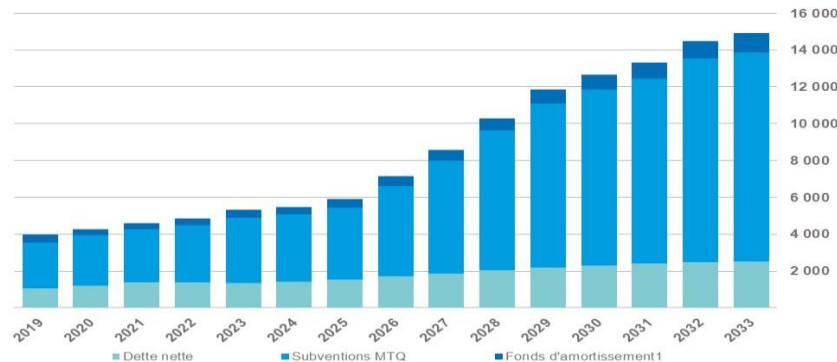
IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

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

Du 31 décembre 2019 au 31 décembre 2023, la dette brute devrait s'accroître de 1,4 G\$, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 8,6 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 9,6 G\$, soit un taux de croissance annuel moyen de 18,0 %.

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

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT (EN MILLIONS DE DOLLARS)



(En millions de dollars)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Fonds d'amortissement ¹	443	356	344	371	446	410	498	544	558	664	748	798	894	957	1 079
Subventions MTMD	2 476	2 718	2 876	3 082	3 541	3 631	3 883	4 888	6 136	7 583	8 914	9 552	10 012	11 054	11 348
Dette nette	1 056	1 201	1 374	1 396	1 353	1 431	1 531	1 707	1 866	2 050	2 186	2 310	2 413	2 478	2 504
Total	3 975	4 276	4 594	4 849	5 340	5 472	5 912	7 139	8 561	10 296	11 848	12 660	13 319	14 489	14 931

¹ Les montants calculés représentent des projets autorisés.

Un fonds d'amortissement est créé pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un (1) an, et ce, en vue d'effectuer le remboursement complet à l'échéance.

Une nouvelle mesure, dont les modalités seront confirmées par le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) dans les prochains mois, prévoit que l'aide financière pour les subventions sous les programmes PAGTCP et PAGITC sera versée selon le mode au comptant à partir du 1^{er} avril 2024. Les prévisions actuelles ne reflètent pas ce changement à venir.

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 2023 pour atteindre près de 2,5 G\$ au 31 décembre 2033, soit un taux de croissance annuel moyen de 8,5 %.

La STM s'est dotée de ratios financiers concernant, entre autres, son niveau d'endettement en établissant des cibles et des seuils critiques à respecter. Le seuil critique est établi à 100 %. En 2024, ce ratio devrait se situer à 82,5 %, en augmentation de 1,0 % comparativement à celui prévu en 2023, sous la limite supérieure de 100 %.

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE NET

Le service de la dette nette devrait se situer à 153,4 M\$ en 2023 pour atteindre 356,6 M\$ en 2033. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 13,2 % par rapport à 4,2 % pour la période de 2019 à 2023.

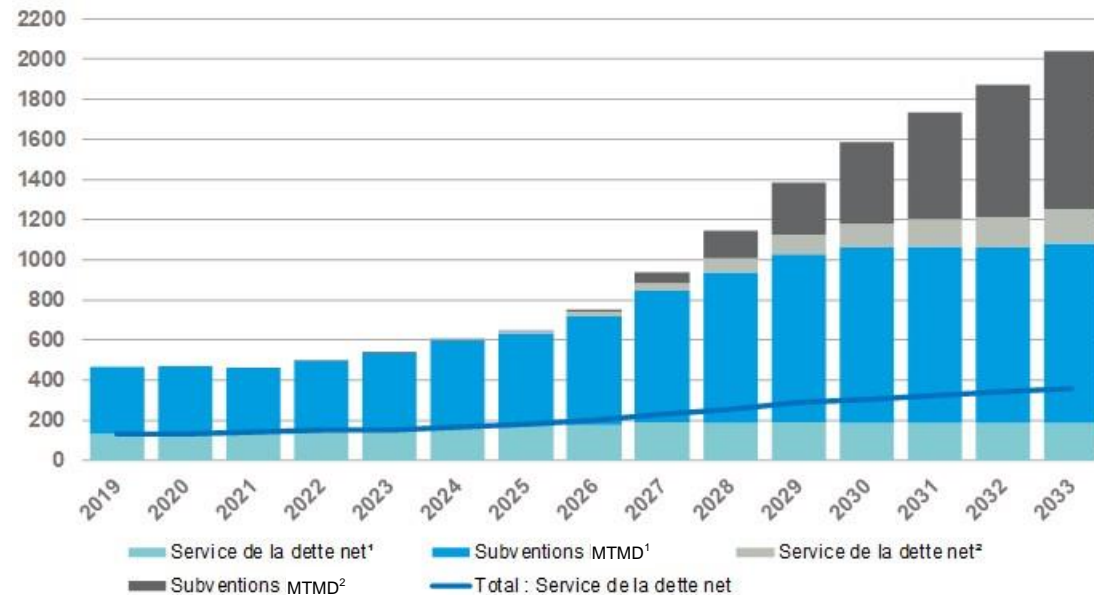
La Société vise à maintenir son service de dette net entre 6 % et 10 % des dépenses d'exploitation nettes, alors que le seuil critique est établi à 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 70,9 % (pour la période de 2018 à 2023) à 79,2 % pour les 10 prochaines années, ceci est principalement attribuable à la bonification à l'été 2022 du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Comme mentionné précédemment, les données présentées ne tiennent pas compte de la nouvelle mesure à venir en 2024 quant au versement au comptant de l'aide financière pour les programmes de subventions PAGTCP et PAGITC.

Le service de la dette nette ne devrait représenter que 9,2 % des dépenses d'exploitation nettes en 2023. Pour 2024, ce ratio devrait se situer à 9,4 %, en augmentation de 0,3 % comparativement à celui prévu en 2023, 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)	2019	2020	2021	2022	Prévisions										
					2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Projets autorisés															
Service de la dette brut ¹	463,8	472,5	462,4	495,8	533,2	600,0	634,5	716,1	842,9	940,4	1 027,7	1 060,6	1 065,7	1 060,2	1 079,7
Subventions MTMD ¹	332,4	342,5	320,5	345,5	379,8	438,3	465,7	538,3	653,8	753,5	835,5	873,7	880,4	873,4	894,3
Service de la dette net¹	131,3	130,0	141,9	150,4	153,4	161,8	168,8	177,8	189,1	186,9	192,1	186,9	185,3	186,8	185,4
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut ²	-	-	-	0,0	0,1	2,6	12,2	37,4	94,4	204,0	358,1	524,7	666,3	812,0	961,3
Subventions MTMD ²	-	-	-	0,0	0,0	0,4	2,1	13,0	51,1	136,6	263,3	405,7	528,6	656,7	790,0
Service de la dette net²	-	-	-	0,0	0,1	2,2	10,1	24,4	43,4	67,4	94,7	119,0	137,7	155,3	171,2
Total															
Service de la dette brut	463,8	472,5	462,4	495,8	533,3	602,7	646,7	753,5	937,3	1 144,5	1 385,7	1 585,3	1 731,9	1 872,2	2 041,0
Subventions MTMD	332,4	342,5	320,5	345,5	379,9	438,7	467,8	551,3	704,9	890,1	1 098,9	1 279,4	1 409,0	1 530,1	1 684,3
Total : Service de la dette net	131,3	130,0	141,9	150,4	153,4	164,0	178,9	202,2	232,5	254,3	286,9	306,0	322,9	342,1	356,6

¹ Projets autorisés

² Projets en définition et identification

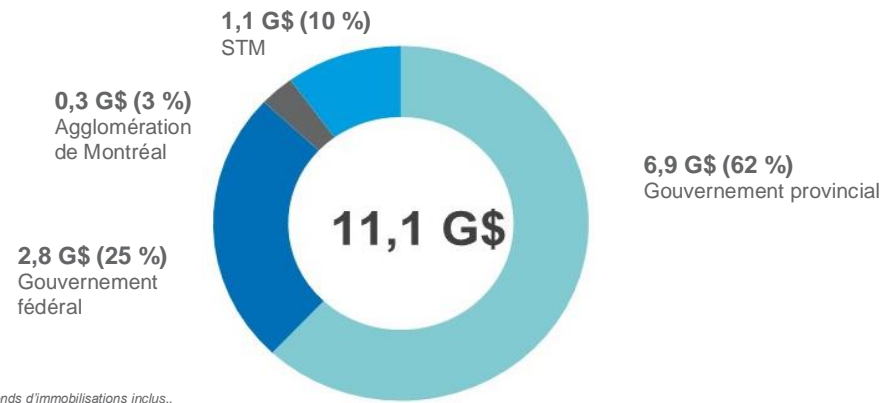
Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE

Projets autorisés seulement

(en millions de dollars)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total PI 2024-2033	%
Subventions de nos partenaires													
Gouvernement provincial	631,7	620,2	909,2	1 680,2	1 149,5	999,4	864,1	563,2	135,0	-	-	6 920,8	62 %
Gouvernement fédéral	119,0	139,1	252,6	740,7	504,5	378,9	441,5	207,7	93,1	-	-	2 758,1	25 %
Agglomération de Montréal	8,2	5,5	2,4	2,3	1,8	4,0	0,0	-	310,0	-	-	326,0	3 %
Sous-total	759,0	764,8	1 164,2	2 423,2	1 655,8	1 382,3	1 305,6	770,9	538,1	-	-	10 004,9	90 %
Financement de la STM													
Dépenses d'exploitation	15,0	23,5	11,9	17,2	16,4	15,2	11,0	3,5	2,8	-	-	101,6	1 %
Fonds de roulement	3,0	4,1	2,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	7,1	0 %
Fonds d'immobilisation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %
Sur emprunt	160,6	175,6	146,5	227,8	139,7	127,9	80,1	44,5	24,4	-	-	966,5	9 %
Sous-total	178,6	203,2	161,0	245,5	156,1	143,1	91,1	48,1	27,2	-	-	1 075,2	10 %
Total	937,5	968,0	1 325,2	2 668,7	1 811,9	1 525,4	1 396,7	819,0	565,3	-	-	11 080,1	100 %

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



STM : investissements financés par le fonds d'immobilisations inclus.

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES

Projets autorisés seulement

<i>(en millions de dollars)</i>	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total PI 2024-2033
Financement au comptant												
Non capitalisable												
Budget d'exploitation	15,0	23,5	11,9	17,2	16,4	15,2	11,0	3,5	2,8	-	-	101,6
Capitalisable												
Fonds de roulement	3,0	4,1	2,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	7,1
Fonds d'immobilisation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Budget d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement provincial - subvention au comptant	222,9	195,8	37,1	27,6	20,1	16,4	98,9	256,0	2,6	-	-	654,6
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	119,0	139,1	252,6	740,7	504,5	378,9	441,5	207,7	93,1	-	-	2 758,1
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	8,2	5,5	2,4	2,3	1,8	4,0	0,0	-	309,9	-	-	326,0
Sous-total	368,1	368,0	306,7	788,3	542,8	414,6	551,3	467,2	408,4	-	-	3 847,4
Financement sur emprunt												
Non subventionné	160,6	175,6	146,5	227,8	139,7	127,9	80,1	44,5	24,4	-	-	966,5
Subventionné	408,9	424,4	872,1	1 652,5	1 129,4	983,0	765,2	307,2	132,4	-	-	6 266,2
Sous-total	569,4	599,9	1 018,5	1 880,4	1 269,1	1 110,9	845,4	351,8	156,8	-	-	7 232,7
Financement total	937,5	968,0	1 325,2	2 668,7	1 811,9	1 525,4	1 396,7	819,0	565,2	-	-	11 080,1

Sommaire – Projets

Sommaire – projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des 10 prochaines années totalisant 21,1 G\$. Parmi ceux-ci, 25 projets de grande envergure représentant 98 % des investissements déjà autorisés de 11,1 G\$.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)															
	Nb Projets	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
1. PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES	3	659,9	230,2	528,0	1 471,3	985,7	775,3	1 151,7	552,3	436,1	-	-	-	6 790,5	6 130,7
Prolongement de la ligne bleue		587,2	205,8	493,4	1 350,5	860,2	642,6	1 076,1	512,9	436,1	-	-	-	6 164,7	5 577,5
Contrôle de trains - ligne bleue		22,9	15,2	31,9	109,0	124,7	132,8	75,6	39,5	-	-	-	-	551,6	528,7
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest		49,7	9,2	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	74,3	24,5
2. MAINTIEN DES ACTIFS / ACCESSIBILITÉ MÉTRO	9	2 266,5	434,9	441,6	446,8	327,8	240,7	121,7	11,3	-	-	-	-	4 291,3	2 024,8
Réno-Systèmes - phase 3		495,1	0,3	0,4	4,2	-	0,0	-	-	-	-	-	-	500,0	4,9
Réno-Systèmes - phase 4		491,1	42,1	11,0	30,6	7,2	0,0	-	-	-	-	-	-	582,0	90,9
Réno-Systèmes - phase 5		322,3	118,3	142,5	99,5	47,9	31,8	43,1	-	-	-	-	-	805,5	483,1
Réno-Systèmes - phase 6 Nouveau		7,0	36,2	88,4	109,2	105,3	98,4	52,0	11,3	-	-	-	-	507,8	500,8
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1		292,8	38,9	6,5	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	69,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2		121,8	54,3	30,4	50,7	26,9	40,0	-	-	-	-	-	-	324,2	202,3
Réno-Infrastructures - phase 2		290,6	0,9	-	11,7	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	12,7
Réno-Infrastructures - phase 3		242,7	133,7	57,4	20,9	49,3	-	-	-	-	-	-	-	504,0	261,3
Réno-Infrastructures - phase 4 Nouveau		3,0	10,1	105,1	96,3	91,2	70,5	26,5	-	-	-	-	-	402,7	399,7
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	4	573,0	23,1	6,8	37,6	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	650,4	77,4
Garage Côte-Vertu		466,7	0,7	-	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	498,1	31,4
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 1		61,6	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,6	5,0
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2 Nouveau		-	4,5	6,8	6,9	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	28,1	28,1
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)		44,8	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	12,9
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	5	756,8	115,2	109,8	113,2	101,5	158,5	14,7	-	-	-	-	-	1 369,8	613,0
Centre de transport Bellechasse		380,5	67,3	65,5	71,0	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	203,9
Centre de transport - Est de Montréal		20,6	-	-	20,1	101,4	158,5	14,7	-	-	-	-	-	315,4	294,8
Reconstruction du complexe Crémazie		287,0	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	7,3
Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) - phase 1		52,7	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	1,7
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2		15,9	40,0	43,2	22,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	121,3	105,4
5. ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX	2	73,0	78,9	205,2	462,8	386,3	343,5	104,9	255,4	129,2	-	-	-	2 039,1	1 966,1
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1		6,0	14,5	80,8	225,8	154,3	134,7	96,8	255,4	129,2	-	-	-	1 097,5	1 091,5
Programme d'électrification des CT - phase 1		66,9	64,4	124,4	237,0	231,9	208,8	8,1	-	-	-	-	-	941,5	874,6
6. MOUVEMENT BUS	2	65,5	4,5	3,8	9,6	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	94,6	29,1
Programme mesures préférentielles pour bus		55,6	4,5	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	78,8	23,2
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé / Côte-Vertu		9,9	-	-	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	5,9
Sous-total des principaux projets autorisés	25	4 394,7	886,9	1 295,2	2 541,4	1 811,3	1 525,4	1 396,7	819,0	565,3	-	-	-	15 235,8	10 841,1
Sous-total des autres projets autorisés	28	3 983,6	81,1	30,0	127,3	0,6	-	0,0	-	-	-	-	-	4 222,7	239,0
Total des projets autorisés	53	8 378,4	968,0	1 325,2	2 668,7	1 811,9	1 525,4	1 396,7	819,0	565,3	-	-	-	19 458,4	11 080,1
Total des projets en définition	13	23,9	58,4	71,3	170,5	214,9	252,2	80,5	9,7	24,8	26,2	26,2	8,9	967,4	934,7
Total des projets en identification	43	0,1	15,5	73,1	229,3	647,5	1 076,3	1 410,8	1 249,6	1 430,6	1 573,8	1 421,7	5 720,7	14 849,0	9 128,3
Total des investissements	109	8 402,3	1 041,9	1 469,6	3 068,5	2 674,3	2 853,9	2 888,0	2 078,3	2 020,6	1 600,0	1 448,0	5 729,5	35 274,9	21 143,0

Sommaire – projets

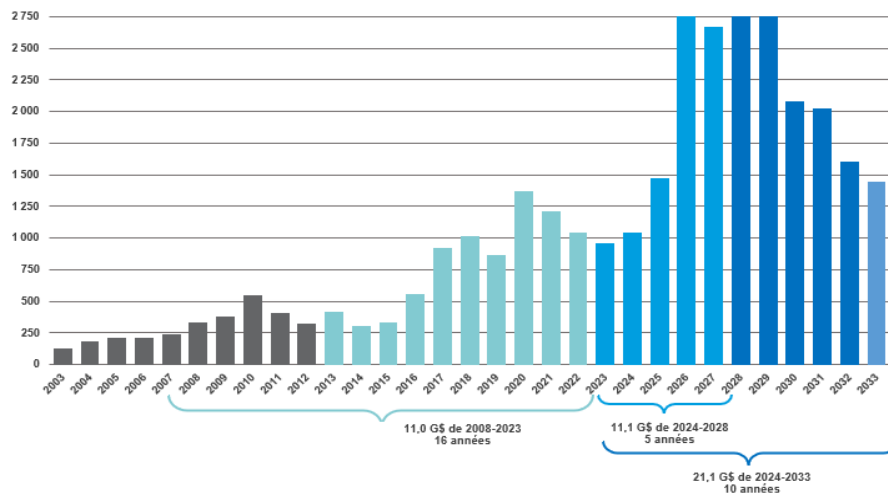
Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années totalisent près de 21,1 G\$ comparativement à 20,4 G\$ au précédent PI.

La modernisation du réseau du métro et du réseau de bus demeure une priorité pour la STM. Concrètement, 4,9 G\$ seront investis pour le maintien des actifs de métro. Quant au réseau de bus, le programme d'électrification des infrastructures, avec plus de 17 projets totalisant 5,0 G\$, représente 24 % du portefeuille global. Le prolongement de la ligne bleue et ses projets connexes totalisent 7,6 G\$. Avec près de 0,9 G\$ au cours des 10 prochaines années, la

STM s'engage à incorporer les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations.

Considérant l'envergure des projets de remplacement des voitures de métro à venir et la volonté de planifier de manière proactive et en synergie avec les différents partenaires, la STM présente au PI les investissements estimés pour le remplacement des 360 voitures MR-73 qui auront atteint leur durée de vie utile en 2036. Les investissements dans les infrastructures afférentes, tels le projet du Complexe Beaugrand et le projet de modification de l'arrière-gare et le garage Angrignon, sont également ajoutés.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2033 (EN MILLIONS DE DOLLARS)



La courbe de croissance des investissements de la STM augmente significativement. De 2025 à 2031, les investissements prévus totaux s'élèvent à plus de 2,4 G\$ par année en moyenne (graphique ci-contre).

La STM investira en 5 ans ce qu'elle a investi dans les 16 dernières années dans le maintien et le développement de ses infrastructures (11,1 G\$).

Cette hausse s'explique notamment par l'électrification des infrastructures du réseau de bus, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, la stratégie d'acquisition des bus et l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures.

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 2,6 G\$ d'investissements sont déjà autorisés dans le secteur du réseau de bus au cours des 10 prochaines années. Ces initiatives sont en alignement avec les stratégies du PSO 2030.

Acquisition – bus

La STM prévoit investir, dans les 10 prochaines années, dans l'acquisition de 607 bus électriques 12 mètres (phase 1 autorisée) puis dans l'acquisition de bus électriques 12 et 18 mètres additionnelles menant à un total de 1167 nouveaux bus électriques, permettant la réduction de l'âge du parc et l'augmentation du taux d'électrification.

Ces investissements s'inscrivent dans la stratégie d'électrification du réseau de surface.

Infrastructures – bus

La vision et la stratégie globale d'électrification confirment la volonté de la STM d'assumer un leadership concret en électromobilité et d'accélérer la réduction de ses émissions de gaz à effet de serres (GES). Pour y parvenir, des modifications aux infrastructures actuelles et l'ajout de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour accueillir les nouveaux bus électriques :

➤ 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. Le nouveau centre de transport Bellechasse pourra accueillir 250 bus et sera mis en service en 2024. Ce centre permettra de mieux répondre aux besoins opérationnels actuels et futurs de la STM ainsi qu'à l'amélioration du service offert à ses clients.

➤ 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 à propulsion électrique ainsi qu'à l'aménagement d'un stationnement de 300 cases.

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

Le programme d'électrification a pour objectif de planifier et de réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les centres de transport existants et ceux à venir. La phase 1 du programme, qui est prévue 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 les investissements visant principalement :

- l'acquisition et l'entretien des voitures de métro;
- l'achat et le maintien en bon état des équipements fixes et des véhicules de travaux;
- le maintien des actifs immobiliers et des infrastructures;
- le respect des normes environnementales;
- l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Les investissements autorisés au réseau du métro représentent un montant de près de 8,4 G\$ au cours des 10 prochaines années afin de préserver la fiabilité du métro et améliorer l'expérience client.

Le prolongement de la ligne bleue et ces projets connexes ainsi que les programmes de maintien des actifs Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures représentent plus de 94 % des investissements totaux autorisés.

À ces projets viennent s'ajouter d'autres projets majeurs, dont le programme d'accessibilité des stations de métro (phases 1 et 2), dont l'objectif est de rendre universelle l'accessibilité aux stations de métro de la ville de Montréal afin de faciliter les déplacements verticaux, à fidéliser davantage les clients et à améliorer le service à la clientèle.

Pérennité des infrastructures et équipements fixes (fiches MET 07-13)

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. Les programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures se déploient dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée afin de maintenir l'intégrité et la sécurité de l'exploitation du réseau et améliorer le service à la clientèle.

Prolongement de la ligne bleue et projets connexes (fiches MET 01-03)

Le prolongement de la ligne bleue nécessite le remplacement du système de contrôle de train actuel dont la fin de la durée de vie utile est prévue pour 2026. Des études exhaustives ont également démontré que celui-ci ne pouvait être reconduit sur le tronçon prolongé. Le projet de contrôle de trains vient répondre directement à ce besoin.

Afin de garer, charger et entretenir ses véhicules de travaux qui sont requis pour effectuer divers travaux d'entretien sur son réseau, la STM compte actuellement trois centres d'attachement (CA) qui ont atteint leur pleine capacité et qui ne peuvent supporter l'ajout de véhicules de travaux supplémentaires :

- CA Youville (nord-est)
- CA Viau (sud-est)
- CA Duvernay (sud-ouest)

Le projet du nouveau centre d'attachement (secteur nord-ouest) permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs, de bonifier l'offre de service en matière d'entretien et de garantir une répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau durant la nuit. Il permettra également de rencontrer les besoins en capacité avec l'ajout de 5,8 km de voie sur la ligne bleue et les efforts requis pour le remplacement du système de contrôle de trains sur l'ensemble du réseau (lignes orange, verte et jaune). L'acquisition de véhicules de travaux supplémentaires, qui seront garés dans le nouveau CA, est également inscrite au projet.

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 4,6 M\$ sur les 10 prochaines années comparativement à 1 M\$ l'an dernier.

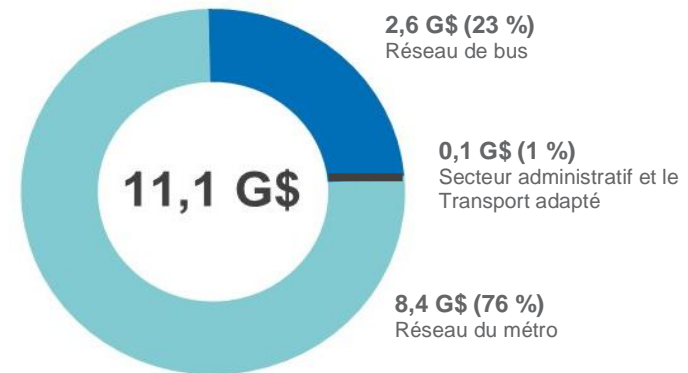
Secteur administratif

Ce secteur inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Citons, par exemple, les projets de conformité et de maintien et développement technologique.

Une somme de près de 54,2 M\$ est autorisée afin d'investir au cours des 10 prochaines années dans divers projets incluant :

- Le programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (phase 1 et 2) qui permet d'intervenir au niveau de l'obsolescence (logiciel et matériel) et de la prévention des menaces de sécurité.
- La migration du progiciel Hastus (et système informatique lié) qui constitue une solution intégrée de planification et de gestion du transport public. Ce projet est également un prérequis à l'électrification des bus.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 31 DÉCEMBRE 2022

2 000	Bus : 969 standards (12 mètres) 739 hybrides (12 mètres) 35 électriques (12 mètres) 257 articulés (18 mètres)
16	Minibus
225	Lignes de bus : 214 accessibles aux personnes à mobilité réduite : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 192 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 le réseau de bus et un pour le transport adapté). De plus, le complexe Crémazie a comme vocation l'entretien majeur des bus. Présentement en reconstruction, sa mise en service est prévue en 2024.

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	Terminus (hors station de métro)
8 760	Arrêts de bus
3 280	Abribus (887 appartenant à la STM)
457	Véhicules routiers
268	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

2 160	Boîtes de perception bus
715	Terminaux de vente de titres (détaillants)

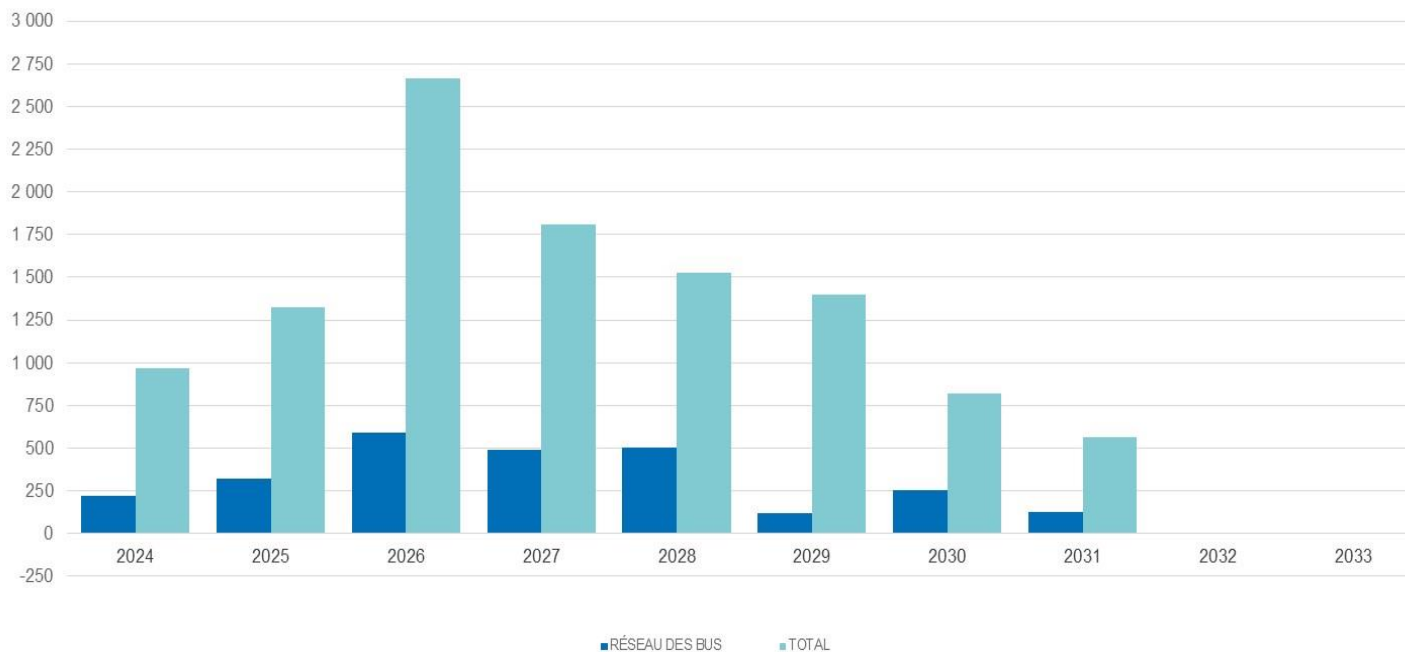
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des 10 prochaines années s'élèvent à plus de 2,6 G\$. Plus de 1,0 G\$ serviront à l'ajout de bus électriques 12 mètres en remplacement du parc en fin de vie utile pour l'amélioration de l'expérience client tandis que 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), 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>		2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
BUS-01	Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	6,0	14,5	80,8	225,8	154,3	134,7	96,8	255,4	129,2	-	-	-	1 097,5	1 091,5
BUS-02	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	572,7	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,6	2,9
BUS-03	Programme d'électrification des CT - phase 1	66,9	64,4	124,4	237,0	231,9	208,8	8,1	-	-	-	-	-	941,5	874,6
BUS-04	Centre de transport Bellechasse	380,5	67,3	65,5	71,0	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	203,9
BUS-05	Centre de transport - Est de Montréal	20,6	-	-	20,1	101,4	158,5	14,7	-	-	-	-	-	315,4	294,8
BUS-06	Agrandissement de 3 centres de transport	211,6	2,5	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	7,8
BUS-07	Reconstruction du complexe Crémazie	287,0	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	7,3
BUS-08	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	10,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	0,1
BUS-09	Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) - phase 1	52,7	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	1,7
BUS-10	Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	15,9	40,0	43,2	22,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	121,3	105,4
BUS-11	Programme mesures préférentielles pour bus	55,6	4,5	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	78,8	23,2
BUS-12	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	66,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	9,5
BUS-13	Remplacement des véhicules de service - phase 2	23,6	5,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	5,6
BUS-14	Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé / Côte-Vertu	9,9	-	-	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	5,9
	Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	13,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	0,1
	Acquisition de bus 9 mètres	4,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	0,3
	Évolution technologique - secteurs d'entretiens	3,8	2,1	2,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	4,5
	Véhicules d'atelier - phase 1	4,8	1,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	1,1
	Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	162,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	162,8	0,5
TOTAL - AUTORISÉS		1 969,9	222,9	321,1	591,4	491,5	505,7	123,3	255,4	129,2	-	-	-	4 610,5	2 640,6

* 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>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Véhicules de service - phase 3	0,7	9,9	9,6	14,3	9,9	8,0	-	-	-	-	-	-	52,5	51,8
Gestion optimisée des centres de transport	2,2	7,1	12,2	9,6	8,4	11,1	-	-	-	-	-	-	50,5	48,3
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-BUS)	0,5	2,7	10,1	10,1	10,1	8,1	-	-	-	-	-	-	41,7	41,1
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1	11,7	19,1	7,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	38,6	26,9
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,3	0,1	0,6	0,7	1,5	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	8,9	22,0	12,9
Télémetrie - phase 2	0,7	1,9	2,6	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	7,2
TOTAL - DÉFINITION	16,1	40,7	42,8	37,6	29,9	28,7	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	8,9	213,1	188,2
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Acquisition de bus électriques 18 mètres	-	-	4,4	13,4	194,7	242,4	335,3	19,4	-	-	-	-	809,6	809,6
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	-	-	2,9	198,5	359,0	369,8	12,1	942,3	930,2
Prolongement de vie de bus diesel 12 mètres	-	-	3,3	6,8	12,1	10,6	14,1	0,4	12,6	5,0	-	-	64,9	64,9
Prolongation de la durée de vie utile des bus articulés 18 m	-	-	-	3,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	5,3	5,3
Prolongation de la durée de vie utile des bus TA	0,0	0,0	0,2	0,2	0,7	0,9	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0
Programme d'électrification des CT - phase 2	-	-	1,3	12,0	72,5	137,5	197,5	143,0	36,3	-	-	-	600,0	600,0
Programme d'électrification des CT - phase 3	-	-	-	-	-	18,1	71,0	123,2	117,8	111,4	54,4	-	495,8	495,8
Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) - phase 3	-	0,1	1,5	15,5	23,3	61,9	61,9	34,6	-	-	-	-	198,8	198,8
Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) - phase 4	-	-	-	-	-	-	0,1	1,5	45,0	45,0	45,0	43,4	180,0	136,6
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Bus (PREP-BUS) - phase 2	-	-	-	-	-	6,0	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	-	69,8	69,8
Véhicules de service - phase 4	-	-	-	-	-	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	-	45,2	45,2
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
Programme mesures préférentielles pour bus - phase 2	-	-	-	-	-	-	-	4,4	4,6	4,7	4,8	4,9	23,4	18,5
Adaptations capacités techno. électrification - phase 2	-	-	-	-	5,1	6,4	8,2	-	-	-	-	-	19,7	19,7
Adaptations capacités techno. Électrification - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	2,6	2,6	2,6	-	-	7,7	7,7
Télémetrie - phase 3	-	-	-	-	2,6	2,5	2,6	-	-	-	-	-	7,7	7,7
TOTAL - IDENTIFICATION	0,0	0,3	11,0	56,1	315,9	494,9	726,5	352,2	437,5	547,9	494,3	60,4	3 497,1	3 436,7
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	1 986,0	263,9	374,9	685,1	837,3	1 029,4	851,5	609,2	568,4	549,7	496,1	69,3	8 320,8	6 265,5

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ

500605_N / R-211 / 154-19-7177 / 154-22-7551

Programmes d'aide

PAGITC - 95 %; SOFIL 4 Comptant et PAGTCP

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Acquisition de bus électriques 12 mètres – phase 1

Le parc des bus 12 mètres se retrouve avec un certain nombre de bus 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	2028	2029	2030	2031	Total
Remplacement	1	46	140	90	75	50	140	65	607
Total	1	46	140	90	75	50	140	65	607

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)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	5,3	12,2	78,5	223,5	152,0	132,4	94,5	253,1	126,9	-	-	-	1 078,4	1 073,1
Non Capitalisable	0,8	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	-	-	-	19,2	18,4
Total	6,0	14,5	80,8	225,8	154,3	134,7	96,8	255,4	129,2	-	-	-	1 097,5	1 091,5
Financement														
Gouvernement provincial	0,1	1,3	37,3	116,2	77,4	66,7	46,1	132,3	63,7	-	-	-	541,2	541,1
Gouvernement fédéral	0,1	1,1	27,2	84,5	56,3	48,5	33,6	96,1	46,4	-	-	-	393,8	393,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
STM	5,9	12,0	16,2	25,1	20,6	19,4	17,1	26,9	19,1	-	-	-	162,4	156,5
Total	6,0	14,5	80,8	225,8	154,3	134,7	96,8	255,4	129,2	-	-	-	1 097,5	1 091,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													85 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ

5002099 / R-174 / 154-17-7931 / 154-17-7932 / 154-17-7933 / 154-18-7887 / 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; 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 le remplacement de bus en fin de vie utile;
- 266 bus hybrides ou électriques en ajout au parc;
- 30 bus électriques à recharge en garage en ajout au parc;
- 4 bus électriques à recharge rapide en ajout au parc.

L'acquisition de bus au parc existant permet de faire face aux aléas des travaux internes et externes, de revoir et d'adapter l'offre de service bus tout en palliant les imprévus, afin d'améliorer la régularité, la ponctualité et la fluidité du service bus.

Ces bus sont 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 sont 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 comporte 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	-	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 8 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)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	566,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	569,4	2,7
Non Capitalisable	6,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	0,2
Total	572,7	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,6	2,9
Financement														
Gouvernement provincial	264,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	264,7	0,3
Gouvernement fédéral	233,7	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234,1	0,5
Agglomération de Montréal	38,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38,4	0,1
STM	36,3	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38,4	2,1
Total	572,7	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,6	2,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													93 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGITC; SOFIL 4 Comptant; SOFIL 4 Dette; PAGTCP

Catégorie de portefeuille

Développement



Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

À partir de 2025, la STM vise à 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 centres de transport existants et futurs. Le rythme proposé pour le déploiement de l'électrification dans les centres de transport s'appuie sur l'évolution du parc de bus, 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.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	66,9	64,4	124,3	236,9	231,4	207,7	7,5	-	-	-	-	-	939,1	872,2
Non Capitalisable	-	-	0,1	0,1	0,5	1,1	0,6	-	-	-	-	-	2,4	2,4
Total	66,9	64,4	124,4	237,0	231,9	208,8	8,1	-	-	-	-	-	941,5	874,6
Financement														
Gouvernement provincial	24,0	45,5	94,1	151,9	144,0	154,6	4,1	-	-	-	-	-	618,1	594,1
Gouvernement fédéral	38,9	12,7	16,8	65,8	68,5	37,0	3,0	-	-	-	-	-	242,6	203,8
Agglomération de Montréal	3,1	1,2	1,7	2,1	1,8	4,0	-	-	-	-	-	-	13,8	10,7
STM	1,0	5,1	11,8	17,3	17,6	13,2	1,0	-	-	-	-	-	67,0	66,0
Total	66,9	64,4	124,4	237,0	231,9	208,8	8,1	-	-	-	-	-	941,5	874,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													93 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-06

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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 3 centres de transport

Le réseau de bus actuel comprend 225 lignes et 2 000 bus. Pour faire suite à l'autorisation d'acquisition de bus, il est nécessaire de prévoir l'intégration de ceux-ci en termes 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 du personnel et des équipements associés;
- Une extension de l'aire d'entretien des bus, des locaux et des équipements associés.

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

Une livraison 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 bus;
- Permettre certains aménagements en vue de l'électrification du réseau des bus.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	211,0	2,5	-	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	217,4	6,4
Non Capitalisable	0,6	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,4
Total	211,6	2,5	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	7,8
Financement														
Gouvernement provincial	157,6	1,8	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	162,3	4,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	54,0	0,7	-	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	57,1	3,1
Total	211,6	2,5	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	7,8

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; 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 fin 2023.

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 possible.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	283,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	291,0	7,3
Non Capitalisable	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	-
Total	287,0	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	7,3
Financement														
Gouvernement provincial	96,0	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98,1	2,2
Gouvernement fédéral	152,3	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	156,7	4,4
Agglomération de Montréal	23,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,0	0,7
STM	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,5	-
Total	287,0	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	7,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

95 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ
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 des espaces à bureaux;
- La relocalisation des locaux situés sur la mezzanine de l'atelier 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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-
Non Capitalisable	9,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,9	0,1
Total	10,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	0,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	10,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	0,1
Total	10,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	0,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) – phase 1

Le PRI Surface regroupe différents travaux de réfection partielle ou complète de l'infrastructure des centres de transport et du plateau Youville :

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

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

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

Considérant les années de mise en service de ces infrastructures, l'âge moyen des bâtiments visés est de plus de 50 ans. La plupart des composantes et systèmes de bâtiments ont une durée de vie utile de 20 ans et plusieurs ont atteint, ou sont en voie d'atteindre, leur fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Assurer la sécurité des installations;
- Améliorer l'expérience client;
- Améliorer la performance organisationnelle;
- Optimiser les investissements dans le temps.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	52,2	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,9	1,7
Non Capitalisable	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-
Total	52,7	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	1,7
Financement														
Gouvernement provincial	14,0	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	0,2
Gouvernement fédéral	26,4	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,8	0,4
Agglomération de Montréal	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	0,1
STM	7,4	0,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	1,0
Total	52,7	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	1,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

85 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

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

Programmes d'aide
PAGTCP – 85 %

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	15,9	40,0	43,2	21,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	120,9	105,0
Non Capitalisable	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4
Total	15,9	40,0	43,2	22,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	121,3	105,4
Financement														
Gouvernement provincial	11,4	34,0	36,7	16,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	98,8	87,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,5	6,0	6,6	5,4	-	-	-	-	-	-	-	-	22,5	18,0
Total	15,9	40,0	43,2	22,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	121,3	105,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %; PAGTCP – 100 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter des mesures préférentielles bus (MPB) et des SRB légers sur l'île de Montréal afin d'offrir aux Montréalais, un service de transport collectif performant, rapide et ponctuel. Pour la clientèle, cela s'exprime par des gains de temps de parcours, une régularité et une ponctualité des horaires ainsi que par l'offre d'un service concurrentiel par rapport à l'automobile. Il existe principalement trois types de mesures :

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Diminuer les temps de parcours pour la clientèle pour ainsi offrir un avantage concurrentiel à l'automobile;
- Offrir un service fiable, ponctuel et prévisible à la clientèle;
- Améliorer l'expérience client;
- Réduire les émissions de GES.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	55,2	4,5	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	78,4	23,2
Non Capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	55,6	4,5	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	78,8	23,2
Financement														
Gouvernement provincial	40,4	2,3	1,7	2,1	2,0	2,0	2,0	-	-	-	-	-	52,4	12,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	15,3	2,2	2,1	1,7	1,7	1,7	1,8	-	-	-	-	-	26,4	11,1
Total	55,6	4,5	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	-	78,8	23,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

67 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

Numéro de projet STM / RE / MTQ

850044-2_N / R-173 / 154-18-7344 / 154-20-7700

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Développement

Vision chaîne d'approvisionnement et RDA

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

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	61,9	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	7,1
Non Capitalisable	4,5	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,9	2,4
Total	66,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	9,5
Financement														
Gouvernement provincial	18,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,2	2,2
Gouvernement fédéral	35,9	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,4	4,5
Agglomération de Montréal	4,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,4
STM	6,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,3	2,4
Total	66,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	9,5

POURCENTAGE DE SUBVENTION

88 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

Numéro de projet STM / RE / MTQ
500305_N / R-172 / 154-19-7955

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Remplacement des véhicules de service – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2018 à 2025, l'acquisition de 244 véhicules pour l'ensemble des activités de la STM. De ce nombre, 199 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 45 serviront à combler de nouveaux besoins. La STM, étant également soucieuse du développement durable, prévoit l'achat de véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

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

Nombre de véhicules	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Remplacement	7	65	40	17	11	40	19	-	199
Addition	6	12	6	4	5	6	6	-	45
Total	13	77	46	21	16	46	25	-	244

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	23,5	5,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,9	5,5
Non Capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	23,6	5,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	5,6
Financement														
Gouvernement provincial	6,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2	1,3
Gouvernement fédéral	11,7	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,2	2,5
Agglomération de Montréal	2,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,4	0,4
STM	3,9	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	1,4
Total	23,6	5,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	5,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

82 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-14

Numéro de projet STM / RE / MTQ
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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	9,9	-	-	5,8	-	-	-	-	-	-	-	-	15,7	5,8
Non Capitalisable	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	9,9	-	-	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	5,9
Financement														
Gouvernement provincial	9,4	-	-	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	5,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,5	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,3
Total	9,9	-	-	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	5,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													95 %	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 31 DÉCEMBRE 2022

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 135 édicules
999	Voitures de métro : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 360 voitures MR-73 (mises en service en 1976) ➤ 639 (71 trains) voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
2	Laveurs de voitures de métro
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
72	Ascenseurs répartis dans 25 stations complètement accessibles
90	Postes de ventilation mécanique (159 ventilateurs)
152	Puits de ventilation naturelle
581	Pompes
7	Postes de district
67	Postes de redressement
213	Postes secondaires de distribution
337	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
470	Câblage : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 322 km de câblage 12 / 25 kVca ➤ 138 km de câblage 750 Vcc

32	Locotracteurs et draines
58	Véhicules de travaux spécialisés

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

857	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
235	Distributrices automatiques de titres
123	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (agents de stations)
88	Espaces client

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2024 à 2033, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 76 % des investissements totaux autorisés, soit 8,4 G\$.

Prolongement de la ligne bleue

Le projet de prolongement de la ligne bleue, de Saint-Michel à Anjou, permettra l'ajout de cinq stations universellement accessibles (5,8 km), de deux terminus de bus et d'un tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX à la future station de métro à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX. Ce projet nécessite un nouveau système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Ce dernier permettra d'assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant tout en suivant une tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente.

Pérennité des infrastructures et équipements fixes

Contre le vieillissement des équipements fixes du métro et les conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service est une priorité. 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 1,6 G\$ en investissements autorisés au cours des cinq prochaines années.

Accessibilité universelle

Consacrant une somme totale autorisée de plus de 0,3 G\$ sur les 10 prochaines années pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité, la STM vise à améliorer l'accessibilité physique de ses infrastructures, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle. De plus, cette amélioration devrait contribuer à faciliter le transfert d'une partie de la clientèle du TA vers le réseau régulier.

Technologies

Avec la présence grandissante des composantes informatiques dans les systèmes opérationnels du métro, la STM poursuit son programme de

rehaussement et d'entretien périodique technologique (PREP –TM) avec un investissement autorisé de 13 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.

Garages et centres d'attache

Le réseau de métro actuel comporte trois centres d'attache (CA), qui permettent de garer, charger et entretenir des véhicules de travaux pour effectuer les divers travaux d'entretien et servent aux différents projets de réfection et de développement du réseau du métro. Les CA existants ont atteint leur pleine capacité. L'ajout du nouveau CA (secteur nord-ouest) permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs et de garantir la répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau la nuit.

Le projet Garage Côte-Vertu, en plus de viser une amélioration de la fréquence de service, a comme objectif de soutenir la hausse de l'offre de service lors du prolongement de la ligne bleue et, de par la conception du garage, soutenir un éventuel prolongement de la ligne orange.

Voitures de métro

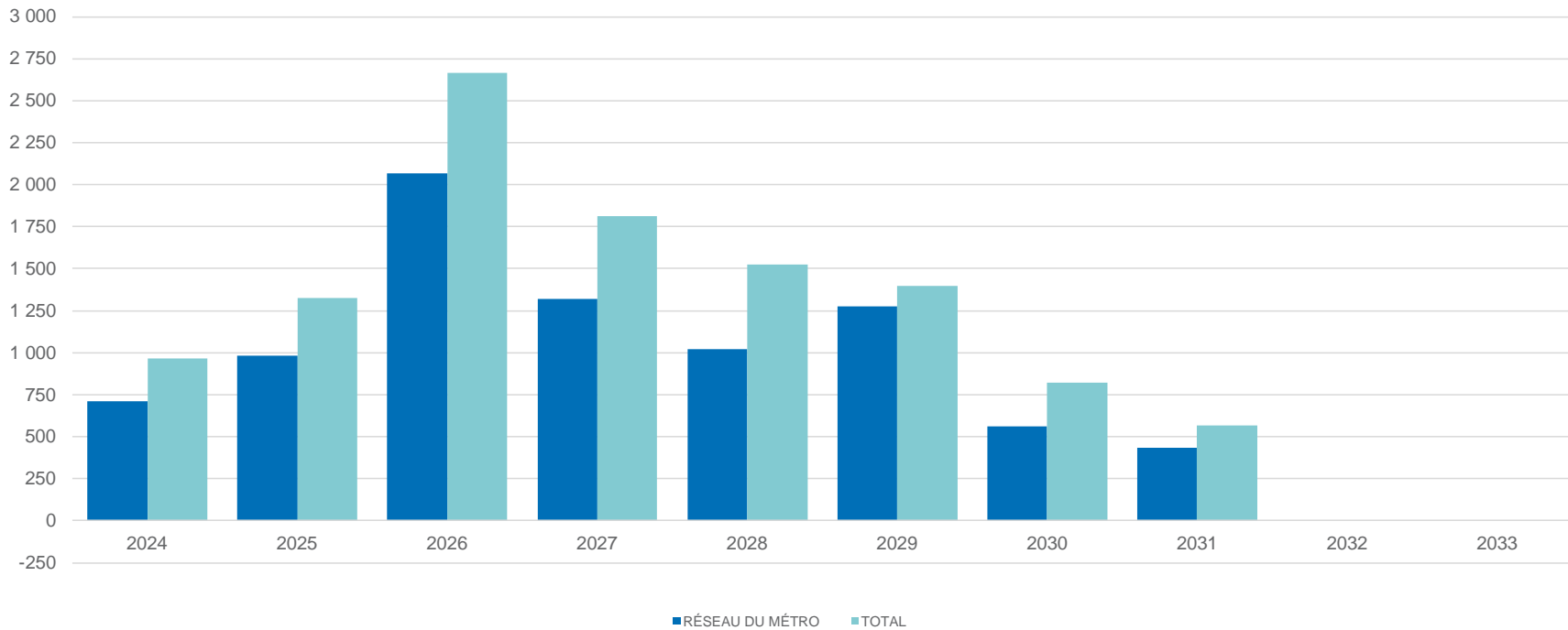
La STM poursuit ses investissements afin de prolonger la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 jusqu'en 2036, assurant le maintien d'un service de qualité à la clientèle du métro. Présents sur la ligne verte, les MR-73 disposent d'une capacité résiduelle suffisante pour les années à venir. Toutefois, une augmentation de l'achalandage avec l'introduction du REM de l'Est rendra nécessaire l'ajout de nouvelles capacités.

Considérant l'envergure des projets de remplacement des voitures de métro à venir et la volonté de planifier de manière proactive et en synergie avec les différents partenaires, les investissements estimés pour le remplacement des 360 voitures MR-73 ainsi que les infrastructures afférentes, tel le projet Complexe Beaugrand et le projet de modification de l'arrière-gare et le garage Angrignon font partie intégrante de ce PI.

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		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2024-2033
MET-01	Prolongement de la ligne bleue	587,2	205,8	493,4	1 350,5	860,2	642,6	1 076,1	512,9	436,1	-	-	-	6 164,7	5 577,5
MET-02	Contrôle de trains - ligne bleue	22,9	15,2	31,9	109,0	124,7	132,8	75,6	39,5	-	-	-	-	551,6	528,7
MET-03	Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	49,7	9,2	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	74,3	24,5
MET-04	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 731,2	7,1	5,6	33,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1 777,4	46,3
MET-05	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	522,0	10,4	0,6	48,7	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	59,7
MET-06	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	235,2	2,3	1,0	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	265,2	30,0
MET-07	Réno-Systèmes - phase 3	495,1	0,3	0,4	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	4,9
MET-08	Réno-Systèmes - phase 4	491,1	42,1	11,0	30,6	7,2	-	-	-	-	-	-	-	582,0	90,9
MET-09	Réno-Systèmes - phase 5	322,3	118,3	142,5	99,5	47,9	31,8	43,1	-	-	-	-	-	805,5	483,1
MET-10	Réno-Systèmes - phase 6 Nouveau	7,0	36,2	88,4	109,2	105,3	98,4	52,0	11,3	-	-	-	-	507,8	500,8
	Réno-Infrastructures - phase 1	239,7	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,3	1,6
MET-11	Réno-Infrastructures - phase 2	290,6	0,9	-	11,7	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	12,7
MET-12	Réno-Infrastructures - phase 3	242,7	133,7	57,4	20,9	49,3	-	-	-	-	-	-	-	504,0	261,3
MET-13	Réno-Infrastructures - phase 4 Nouveau	3,0	10,1	105,1	96,3	91,2	70,5	26,5	-	-	-	-	-	402,7	399,7
MET-14	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1	292,8	38,9	6,5	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	69,0
MET-15	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	121,8	54,3	30,4	50,7	26,9	40,0	-	-	-	-	-	-	324,2	202,3
MET-16	Garage Côte-Vertu	466,7	0,7	-	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	498,1	31,4
MET-17	Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 1	61,6	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,6	5,0
MET-18	Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2 Nouveau	-	4,5	6,8	6,9	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	28,1	28,1
MET-19	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)	44,8	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	12,9
MET-20	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	14,6	1,4	0,4	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	5,9
MET-21	Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	43,0	0,1	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	2,1
MET-22	Capacité électrique du poste de district Legendre	41,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,7	0,5
	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,4	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,2
TOTAL - AUTORISÉS		6 327,7	711,6	984,0	2 070,8	1 319,8	1 019,7	1 273,3	563,6	436,1	-	-	-	14 706,8	8 379,0

* 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>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest – réalisation	-	-	-	94,8	135,3	163,0	52,2	-	-	-	-	-	445,3	445,3
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1	3,5	0,1	4,0	14,3	22,7	38,7	17,3	8,0	23,1	24,4	24,4	-	180,5	177,0
Remplacement train dépoussiéreur	0,7	0,4	4,4	4,4	9,8	5,8	-	-	-	-	-	-	25,4	24,7
Révision Entretien des véhicules de travaux	-	0,3	1,1	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
TOTAL - DÉFINITION	4,2	0,7	9,5	114,6	168,0	207,4	69,5	8,0	23,1	24,4	24,4	-	654,0	649,7
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Réno-Systèmes - phase 7	-	5,0	10,0	36,5	84,6	138,0	181,5	183,3	91,1	70,0	-	-	800,0	800,0
Réno-systèmes - phase 8	-	-	-	-	-	-	10,0	60,0	114,0	158,0	215,0	243,0	800,0	557,0
Réno-Infrastructures - phase 5	-	-	5,0	25,0	60,6	114,0	141,5	163,3	170,6	120,0	-	-	800,0	800,0
Réno-Infrastructures - phase 6	-	-	-	-	-	-	10,0	60,0	114,0	158,0	215,0	243,0	800,0	557,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	-	16,5	38,0	68,7	85,1	50,7	22,0	18,9	-	-	-	300,0	300,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	-	-	-	-	4,5	25,3	45,0	52,8	60,7	50,7	31,0	270,0	239,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,8	31,9	295,3	340,0	44,7
Complexe Beaugrand - Opportunité	-	0,4	1,5	5,8	5,8	10,0	30,0	16,5	-	-	-	-	70,0	70,0
Complexe Beaugrand	-	-	-	-	-	-	-	13,5	90,0	90,0	100,0	336,5	630,0	293,5
Modifications arrière-gare et garage Angrignon - Opportunité	-	0,4	1,0	4,0	11,1	13,5	-	-	-	-	-	-	30,0	30,0
Modifications arrière-gare et garage Angrignon	-	-	-	-	-	1,5	15,0	80,0	80,0	80,0	13,5	-	270,0	270,0
Contrôle de trains - phase 2 - Opportunité	-	0,3	1,5	18,2	33,3	96,7	-	-	-	-	-	-	150,0	150,0
Contrôle de trains - phase 2 - Réalisation	-	-	-	-	-	53,3	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0	546,7	1 350,0	803,3
Contrôle de trains - phase 3 - Opportunité	-	-	-	-	-	-	2,0	6,2	15,0	30,0	50,0	46,8	150,0	103,2
Contrôle de trains - phase 3 - Réalisation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 350,0	1 350,0	-
Remplacement de voitures MR-73 - Opportunité	-	0,3	1,5	8,5	31,7	29,0	29,0	58,0	58,0	58,0	16,0	-	290,0	290,0
Remplacement de voitures MR-73 - Réalisation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,0	2 568,0	2 610,0	42,0
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 3	-	-	-	-	-	-	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	-	25,6	25,6
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM) - phase 2	-	7,2	14,4	14,4	14,4	14,4	7,2	-	-	-	-	-	72,0	72,0
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM) - phase 3	-	-	-	-	-	-	8,4	15,8	16,7	16,7	16,7	-	74,4	74,4
Études Portes palières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	5,0
TOTAL - IDENTIFICATION	-	13,6	51,4	150,4	310,3	560,0	665,6	878,7	976,3	1 009,3	910,9	5 660,2	11 186,9	5 526,7
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	6 332,0	725,9	1 045,0	2 335,9	1 798,0	1 787,2	2 008,5	1 450,4	1 435,4	1 033,8	935,4	5 660,2	26 547,6	14 555,4

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ

201605_N / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939 /
154-19-8044 / 154/19/8214/154-21-8080/ 339-2022

Programmes d'aide

PAGTCP Dette et Comptant – 100 %, PAFFITC –
100 %, PAGITC – 100 %

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement



Prolongement de la ligne bleue

Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro vers l'Est s'inscrit pleinement dans les orientations du PSO 2025 et 2030 et vise à ajouter cinq stations sur environ six kilomètres de tunnel à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à Anjou ainsi que deux terminus d'autobus (aux futures stations des secteurs Pie-IX et Anjou) et plusieurs infrastructures opérationnelles pour l'exploitation du nouveau tronçon (un garage souterrain, six nouvelles structures auxiliaires, trois infrastructures dédiées à des postes de redressement, un centre de services regroupant les équipes d'entretien des infrastructures en station, et un poste de district).

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	585,5	204,6	492,3	1 347,9	853,4	637,9	1 071,1	512,4	435,6	-	-	-	6 140,7	5 555,2
Non Capitalisable	1,7	1,1	1,1	2,6	6,8	4,6	4,9	0,5	0,5	-	-	-	23,9	22,2
Total	587,2	205,8	493,4	1 350,5	860,2	642,6	1 076,1	512,9	436,1	-	-	-	6 164,7	5 577,5
Financement														
Gouvernement provincial	444,3	127,7	297,1	804,8	506,4	373,9	661,8	403,2	72,1	-	-	-	3 691,2	3 246,9
Gouvernement fédéral	130,0	72,2	187,1	526,7	330,8	241,6	375,4	98,3	46,6	-	-	-	2 008,6	1 878,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	310,0	-	-	-	310,0	310,0
STM	12,9	5,9	9,2	19,0	22,9	27,1	38,9	11,4	7,4	-	-	-	154,8	141,9
Total	587,2	205,8	493,4	1 350,5	860,2	642,6	1 076,1	512,9	436,1	-	-	-	6 164,7	5 577,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													97 %	

* 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 / MTQ

201901_N / R-217 / 154-19-8053 / 154-19-8054

Programme d'aide

PAGTCP – 85 %, PAGITC – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Contrôle de trains – ligne bleue

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	22,1	15,1	31,7	107,4	122,9	130,8	74,5	38,9	-	-	-	-	543,4	521,3
Non Capitalisable	0,8	0,2	0,2	1,6	1,8	2,0	1,1	0,6	-	-	-	-	8,2	7,4
Total	22,9	15,2	31,9	109,0	124,7	132,8	75,6	39,5	-	-	-	-	551,6	528,7
Financement														
Gouvernement provincial	15,0	7,5	15,8	53,6	61,4	65,4	37,2	18,6	-	-	-	-	274,5	259,6
Gouvernement fédéral	2,2	5,9	12,6	42,6	48,8	51,7	29,5	13,1	-	-	-	-	206,4	204,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,7	1,8	3,5	12,8	14,6	15,6	8,9	7,7	-	-	-	-	70,6	64,9
Total	22,9	15,2	31,9	109,0	124,7	132,8	75,6	39,5	-	-	-	-	551,6	528,7

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 dossier d'affaires a été approuvé par le conseil des ministres en 2022.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ

EEF.14.00.04_N / R-214 / 154-15-7352 / 154-19-8052

Programme d'aide

PAGTCP – 100 %

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, de bonifier l'offre de service en matière d'entretien, mais aussi de garantir une répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau durant la nuit. 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 émissions de GES en tunnel grâce à l'utilisation de locotracteurs électriques.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	49,4	8,9	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	73,6	24,2
Non Capitalisable	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,3
Total	49,7	9,2	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	74,3	24,5
Financement														
Gouvernement provincial	49,1	8,9	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	73,3	24,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,3
Total	49,7	9,2	2,7	11,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	74,3	24,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

Numéro de projet STM / RE / MTQ
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 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 à 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)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	230,7	2,1	0,9	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	260,4	29,7
Non Capitalisable	4,5	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	0,3
Total	235,2	2,3	1,0	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	265,2	30,0
Financement														
Gouvernement provincial	171,5	1,6	0,6	20,1	-	-	-	-	-	-	-	-	193,8	22,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	63,8	0,7	0,3	6,7	-	-	-	-	-	-	-	-	71,5	7,7
Total	235,2	2,3	1,0	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	265,2	30,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ
290013_N / R-122 / 154-09-0057 / 339-2022

Programmes d'aide

PAGTCP Dette et Comptant – 75 %, FCC – 33,3 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Réno-Systèmes – phase 3

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

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 3 se veut en continuité avec la phase 2.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs), les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du service de métro;
- Améliorer la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer l'accessibilité universelle;
- Améliorer la communication à la clientèle.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	495,1	0,3	0,4	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	4,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	495,1	0,3	0,4	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	4,9
Financement														
Gouvernement provincial	233,4	0,3	0,3	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	237,3	3,9
Gouvernement fédéral	149,4	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	149,5	0,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	112,3	0,1	0,1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	113,2	0,9
Total	495,1	0,3	0,4	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	4,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP Dette et Comptant – 75 %, 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 partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 4 se veut en continuité avec la phase 3.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées (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 service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer l'accessibilité universelle.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	485,1	38,6	10,5	30,1	5,8	-	-	-	-	-	-	-	570,0	84,9
Non Capitalisable	6,0	3,5	0,5	0,5	1,4	-	-	-	-	-	-	-	12,0	5,9
Total	491,1	42,1	11,0	30,6	7,2	-	-	-	-	-	-	-	582,0	90,9
Financement														
Gouvernement provincial	333,3	24,6	6,7	19,3	3,6	-	-	-	-	-	-	-	387,3	54,0
Gouvernement fédéral	31,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,1	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	126,6	17,5	4,3	11,4	3,6	-	-	-	-	-	-	-	163,5	36,9
Total	491,1	42,1	11,0	30,6	7,2	-	-	-	-	-	-	-	582,0	90,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

72 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-09

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

Programme 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 partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 5 se veut en continuité avec la phase 4.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées (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 service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	320,3	117,5	141,5	98,8	47,5	31,6	42,8	-	-	-	-	-	800,0	479,7
Non Capitalisable	2,1	0,8	1,0	0,7	0,3	0,2	0,3	-	-	-	-	-	5,5	3,4
Total	322,3	118,3	142,5	99,5	47,9	31,8	43,1	-	-	-	-	-	805,5	483,1
Financement														
Gouvernement provincial	263,1	98,3	118,4	82,7	39,8	26,4	35,1	-	-	-	-	-	663,9	400,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	59,2	20,0	24,1	16,8	8,1	5,4	8,1	-	-	-	-	-	141,5	82,4
Total	322,3	118,3	142,5	99,5	47,9	31,8	43,1	-	-	-	-	-	805,5	483,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

82 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / RE / MTQ

290016_N / R-216 / 154-15-7350

Programme d'aide

SOFIL 4 Comptant 90 %; PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Nouveau

Réno-Systèmes – phase 6

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

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 6 se veut en continuité avec la phase 5.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées (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 service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	6,9	35,7	87,1	107,5	103,7	96,9	51,2	11,1	-	-	-	-	500,0	493,1
Non Capitalisable	0,1	0,6	1,4	1,7	1,6	1,5	0,8	0,2	-	-	-	-	7,8	7,7
Total	7,0	36,2	88,4	109,2	105,3	98,4	52,0	11,3	-	-	-	-	507,8	500,8
Financement														
Gouvernement provincial	5,8	27,1	73,0	90,1	86,9	81,2	42,9	9,3	-	-	-	-	416,2	410,5
Gouvernement fédéral	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
Agglomération de Montréal	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
STM	1,2	5,6	15,5	19,1	18,4	17,2	9,1	2,0	-	-	-	-	88,1	86,9
Total	7,0	36,2	88,4	109,2	105,3	98,4	52,0	11,3	-	-	-	-	507,8	500,8

POURCENTAGE DE SUBVENTION

83 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-12

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

Programme d'aide
PAGTCP Dette - 85 % et Comptant – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs



Réno-Infrastructures – phase 3

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie utile est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

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

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

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du service de métro;
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Assurer de façon planifiée la réfection des actifs;
- Assurer la mise aux normes en vigueur;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	241,1	132,4	56,9	20,7	48,9	-	-	-	-	-	-	-	500,0	258,9
Non Capitalisable	1,5	1,3	0,5	0,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	4,0	2,5
Total	242,7	133,7	57,4	20,9	49,3	-	-	-	-	-	-	-	504,0	261,3
Financement														
Gouvernement provincial	182,8	96,5	46,0	17,4	36,8	-	-	-	-	-	-	-	379,6	196,8
Gouvernement fédéral	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	59,8	37,1	11,4	3,5	12,5	-	-	-	-	-	-	-	124,4	64,6
Total	242,7	133,7	57,4	20,9	49,3	-	-	-	-	-	-	-	504,0	261,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

75 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-16

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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 permet 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)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	463,0	0,5	-	28,7	-	-	-	-	-	-	-	-	492,3	29,2
Non Capitalisable	3,6	0,2	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5,8	2,2
Total	466,7	0,7	-	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	498,1	31,4
Financement														
Gouvernement provincial	272,9	0,1	-	21,7	-	-	-	-	-	-	-	-	294,7	21,8
Gouvernement fédéral	88,1	-	-	-0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	88,0	-0,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	105,7	0,7	-	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	115,4	9,7
Total	466,7	0,7	-	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	498,1	31,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimé à 28,8 M\$, portant ainsi le budget total du projet à 521,1 M\$.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

Numéro de projet STM / RE / MTQ

685060_N / R-145 / 154-14-7105 / 154-16-7650

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73 – phase 1

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 8 ans, comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie. Ce projet représente la première phase du programme.

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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	61,6	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,6	5,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	61,6	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,6	5,0
Financement														
Gouvernement provincial	47,6	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,9	4,3
Gouvernement fédéral	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	11,7	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	0,8
Total	61,6	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,6	5,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-18

Numéro de projet STM / RE / MTQ
685070_N / R-218 / 154-16-7651

Programmes d'aide
PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73 – phase 2

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.

Les travaux de cette phase seront réalisés sur une durée de 5 ans, comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie. Ce projet représente la deuxième phase du programme, en continuité de la phase 1.

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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	-	4,5	6,8	6,9	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	28,1	28,1
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	4,5	6,8	6,9	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	28,1	28,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	3,1	5,0	5,1	4,6	2,3	-	-	-	-	-	-	20,2	20,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	1,4	1,8	1,8	1,7	1,3	-	-	-	-	-	-	7,9	7,9
Total	-	4,5	6,8	6,9	6,3	3,7	-	-	-	-	-	-	28,1	28,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

72 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-19

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme de rehaussement et entretien périodique - technologie 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;
- Maintenir le niveau de disponibilité des systèmes critiques métro égal ou supérieur à 99,985%.

L'ensemble des initiatives identifiées sont regroupées sous 5 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;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements;
- Améliorer l'efficacité des processus et la productivité.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	43,3	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,9	10,6
Non Capitalisable	1,5	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	2,3
Total	44,8	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	12,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	44,8	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	12,9
Total	44,8	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	12,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Électrification des véhicules de travaux en tunnel

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

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

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

Le parc comporte 32 véhicules de travaux dans la 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 drasines 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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	14,4	1,4	0,4	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	20,2	5,9
Non Capitalisable	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,0
Total	14,6	1,4	0,4	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	5,9
Financement														
Gouvernement provincial	4,9	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,2
Gouvernement fédéral	6,4	0,1	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	6,8	0,4
Agglomération de Montréal	0,3	-	-	- 0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	- 0,1
STM	3,1	1,1	0,4	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	5,4
Total	14,6	1,4	0,4	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	5,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

59 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-21

Numéro de projet STM / RE / MTQ
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 de réponse pour l'évacuation de la station;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle de la STM.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	43,0	0,1	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	2,1
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	43,0	0,1	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	2,1
Financement														
Gouvernement provincial	42,6	0,1	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	44,7	2,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-
Total	43,0	0,1	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	2,1

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-22

Numéro de projet STM / RE / MTQ

GPM.15.00.02_N / R-165 / 154-19-7312 / 154-20-7688

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Capacité électrique du poste de district Legendre

En 1965, le poste de district Legendre a été construit pour distribuer l'énergie aux installations du complexe Youville. Depuis plus de 50 ans, plusieurs charges électriques ont été raccordées au réseau de distribution du poste de district en raison des projets de développement et de modernisation du complexe Youville et du centre de transport Legendre.

Présentement, le poste de district Legendre débite près du maximum de sa capacité et de nouvelles charges doivent encore y être ajoutées. En effet, dans les prochaines années, plusieurs projets sont prévus dans le secteur du poste de district Legendre et leurs charges viendront se raccorder électriquement à celui-ci, notamment le nouveau complexe Crémazie, les nouveaux trains AZUR et l'électrification des bus.

De plus, Hydro-Québec a informé la STM que la tension d'alimentation du poste de district Legendre en provenance du poste Fleury fera prochainement l'objet d'une conversion de 12 à 25 kV.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Augmenter la capacité électrique de 6 500 kW à 30 000 kW;
- Réduire les coûts;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Diminuer les risques de contamination des sols due au remplacement de transformateurs à l'huile par des transformateurs à sec.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	41,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,6	0,5
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	41,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,7	0,5
Financement														
Gouvernement provincial	11,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,1
Gouvernement fédéral	21,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,8	0,2
Agglomération de Montréal	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	-
STM	3,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	0,2
Total	41,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,7	0,5

POURCENTAGE DE SUBVENTION

90 %

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.

Renouvellement du parc de minibus

La STM prévoit renouveler son parc de minibus de façon régulière au cours des prochaines années de manière 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;
- contribuer au sentiment de sécurité de sa clientèle.

ACTIFS AU 31 DÉCEMBRE 2022

87	Minibus
1	Centre de transport

Investissements technologiques – expérience client

Via le projet Extra connecte, la STM investi, entre autres, dans le développement d'outils d'information en temps réel destinés à la clientèle permettant de bonifier la qualité de vie de ceux-ci.

Ce projet adresse également la désuétude de l'outil principal de réservation des déplacements du transport adapté, intègre le service de taxi collectif en temps réel via une plateforme centralisée, facilite l'utilisation des données du transport adapté et développe des outils destinés aux chefs d'opération sur le terrain.

Globalement, la réalisation de ce projet permet de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ*

AUTORISÉS <i>(en millions de dollars)</i>		2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
TA-01	Acquisition de minibus TA - phase 2	9,4	0,4	1,3	2,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	14,0	4,6
	EXTRA Connecte	18,7	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,2	1,4
	Démonstration minibus électrique au TA	2,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	0,2
TOTAL - AUTORISÉS		30,9	1,7	1,6	2,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	37,2	6,3
DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>		2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total Projet	Total PI 2024-2033
	Acquisition intégration des minibus TA	-	0,2	5,1	15,2	17,1	16,0	9,4	0,1	-	-	-	-	63,1	63,1
TOTAL - DÉFINITION		-	0,2	5,1	15,2	17,1	16,0	9,4	0,1	-	-	-	-	63,1	63,1
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>		2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total Projet	Total PI 2024-2033
	Mise à niveau Accès - phase 2	0,1	1,2	3,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	6,2
TOTAL - IDENTIFICATION		0,1	1,2	3,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	6,2
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ		31,0	3,1	9,7	19,9	17,4	16,0	9,4	0,1	-	-	-	-	106,6	75,6

* 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 / MTQ

500400_N / R-186 / 154-19-7954 / 154-19-8253

Programmes d'aide

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

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de minibus TA – phase 2

Le projet consiste à acquérir au total 84 minibus sur la période 2019 à 2026, soit 72 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, la quantité de 26 minibus TA prévue d'être achetés en 2022 et 2023 a été annulée, menant à 63 la quantité de bus à acquérir via ce projet en considérant l'ajout de 5 véhicules électriques sur la même période afin de combler le besoin. De ce fait, la STM prévoit acquérir 1 minibus TA électrique en 2025 et se donne la possibilité de se doter de 4 minibus électriques supplémentaires en cours de réalisation du projet.

Nombre de minibus	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
Minibus – TA	14	18	14	-	-	-	1*	4*	51
Minibus – transport urbain	12	-	-	-	-	-	-	-	12
Total	26	18	14	-	-	-	1	4	63

* Électriques

L'objectif du projet est de remplacer systématiquement les minibus à la fin de leur vie utile afin de :

- Assurer une planification financière contrôlée grâce au lissage des acquisitions, soit 14 minibus en moyenne par année;
- 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;
- Atteindre et maintenir un âge moyen des véhicules inférieur à 3 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)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	9,3	0,3	1,2	2,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	13,8	4,4
Non Capitalisable	0,1	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,2
Total	9,4	0,4	1,3	2,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	14,0	4,6
Financement														
Gouvernement provincial	2,6	-	0,3	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	1,3
Gouvernement fédéral	4,1	-	0,3	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	1,6
Agglomération de Montréal	1,2	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	0,2
STM	1,6	0,3	0,6	0,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	3,2	1,6
Total	9,4	0,4	1,3	2,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	14,0	4,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF*

AUTORISÉS <i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
ADM-01 Migration 2022 du progiciel Hastus	8,5	10,5	11,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	21,7
ADM-02 Programme entretien périodique& acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)	15,4	6,2	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,0
ADM-03 Programme Amélioration OPUS (PAO)	1,9	1,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,3
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	15,2	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,7	2,5
Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité (GRTS) - phase 3	5,9	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	6,2
Acquisition d'équipements de billettique (AEB)	0,8	2,8	0,9	3,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	8,5	7,8
Conformité à la loi 25 Nouveau	2,1	2,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	2,7
TOTAL - AUTORISÉS	49,8	31,7	18,4	3,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	104,0	54,2
DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) - phase 4	3,0	15,0	13,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	34,0	31,0
Système intégré en gestion de projet (SIGP)	0,5	1,8	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,2	2,7
TOTAL - DÉFINITION	3,5	16,8	13,9	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	33,7
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Performance organisationnelle	-	-	2,2	5,6	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	-	49,8	49,8
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 5	-	-	4,0	12,6	12,6	1,8	-	-	-	-	-	-	31,0	31,0
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 6	-	-	-	-	-	10,8	12,6	12,6	1,8	-	-	-	37,8	37,8
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 7	-	-	-	-	-	-	-	-	9,0	10,5	10,5	-	30,1	30,1
Mise à niveau SAP	-	0,4	1,5	2,6	2,8	2,8	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
TOTAL - IDENTIFICATION	-	0,4	7,7	20,8	21,4	21,4	18,6	18,6	16,8	16,5	16,5	-	158,7	158,7
TOTAL - ADMINISTRATIF	53,3	48,9	40,0	27,6	21,6	21,4	18,6	18,6	16,8	16,5	16,5	-	299,9	246,5

* 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 / MTQ
350011_N / R-207/ 154-22-7260

Programme d'aide
SOFIL 4 Comptant

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 donc, 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 2023, 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 programme vise à :

- Réduire le déficit de maintien des 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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	8,0	10,5	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,5	21,5
Non Capitalisable	0,5	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,2
Total	8,5	10,5	11,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	21,7
Financement														
Gouvernement provincial	0,7	2,2	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	4,4
Gouvernement fédéral	1,4	4,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	8,8
Agglomération de Montréal	0,1	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7
STM	6,3	3,5	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,2	7,9
Total	8,5	10,5	11,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	21,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

53 %

Secteur administratif

FICHE DE PROJET

ADM-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ

850005_N / R-208-A / Non applicable

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien 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;
- Combler 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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	14,8	5,9	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,4	7,5
Non Capitalisable	0,6	0,2	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	2,5
Total	15,4	6,2	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,0
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	15,4	6,2	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,0
Total	15,4	6,2	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

0 %

Secteur administratif

FICHE DE PROJET

ADM-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ

202007_N / R-208-B / Non applicable

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'amélioration OPUS (PAO)

Le PAO vient compléter le programme PEPA2 OPUS, présenté précédemment, qui vise à remplacer les équipements et logiciels en fin de vie utile, à pallier les différentes lacunes et vulnérabilités de sécurité, à répondre aux exigences de conformité réglementaire et à faire évoluer le système OPUS. Le PAO, incluant cinq projets, vise, quant à lui, l'évolution et l'ajout de composantes au système OPUS. Ces évolutions ont toutes été priorisées par les partenaires OPUS et sont en accord avec le mandat donné par l'ARTM. Elles permettront de bonifier l'expérience client, d'optimiser des tâches et processus effectués par les employés et ainsi d'assurer une évolution du système OPUS.

Plus spécifiquement, le PAO propose des solutions pratiques à des objectifs spécifiques à l'amélioration de la solution de vente et perception tels que :

- Répondre à la croissance de l'utilisation de la solution OPUS en offrant des services bonifiés sur OPUS en ligne;
- Bonifier l'expérience client en améliorant l'expérience de renouvellement de la carte en ligne;
- Répondre à des préoccupations opérationnelles;
- Optimiser les tâches et processus pour les employés;
- Améliorer les performances globales et les résultats en donnant accès à un lac de données sur l'ensemble des données OPUS.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Bonifier l'expérience client dans son parcours billettique;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle et diminuer les erreurs humaines;
- Diminuer les risques de fraudes internes liés aux remboursements à l'honneur;
- Augmenter la satisfaction des agents de stations par l'ergonomie de leur poste de travail;
- Augmenter la mobilisation des agents de stations qui seront en mesure de servir le client pour toutes les demandes concernant la billettique.

(en millions de dollars)	2023 et avant	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034 et après	Total Projet	Total PI 2024-2033
Investissement														
Capitalisable	1,9	1,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,3
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,9	1,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,3
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,9	1,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,3
Total	1,9	1,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,3

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) Délégation de pouvoirs d'autorisation de la direction générale (PG 1.02)
- f) Guide d'acquisition
- g) Plan de contrôle des projets d'investissement
- h) Guide de facturation interne des projets
- i) Règlement R-175 – Gestion contractuelle
- j) Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- k) Code d'éthique
- l) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité
- m) 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).

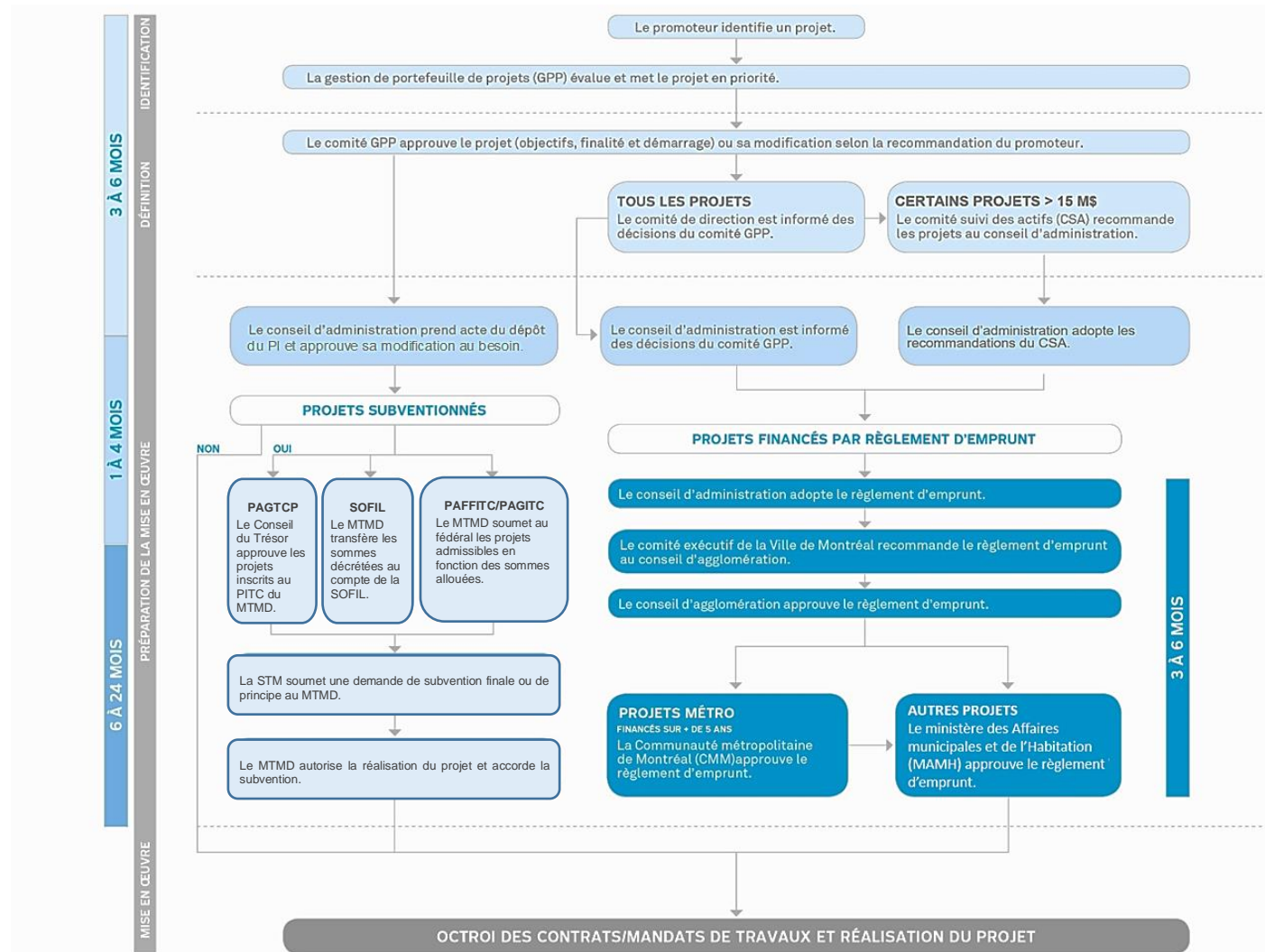
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMD qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI) incluant le *Plan d'immobilisations en transport en commun* (PITC), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTMD 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. Cette version du PAGTCP est en vigueur jusqu'au 31 mars 2024.

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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	<u>15,0 %</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.	
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	<u>15,0 %</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.	
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 abribus, 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 2025	
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 permet 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. Le 1^{er} novembre 2022 le projet Électrification des véhicules de travaux en tunnel a été prolongé à nouveau jusqu'au 30 septembre 2023.

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 transformatrices;
- 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 MTMD 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
MTMD	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
REM	Réseau express métropolitain
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
Finances, approvisionnement, affaires juridiques,
normes et conformité et trésorerie

Direction Finances et performance financière

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

stm.info