

Des idées qui nous transportent

Programme des immobilisations 2021-2030

Remerciements

Dans un contexte de pandémie, je tiens personnellement à remercier l'ensemble des employés qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce programme décennal des immobilisations, notamment les promoteurs, les directeurs de projets ainsi que les équipes support, mais plus particulièrement toute l'équipe de la Direction – Finances.

Ce Programme des immobilisations 2021-2030 démontre une fois de plus la grande rigueur et le professionnalisme des employés de la STM. Certaines décisions ont été difficiles à prendre afin de contenir l'enveloppe de projets pour les 10 prochaines années.

C'est donc avec une grande fierté que je vous invite à le lire et le consulter régulièrement. Je vous souhaite une bonne lecture!

Votre trésorière,



A handwritten signature in black ink that reads "Linda Lebrun".

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

APPROUVÉ PAR

Le conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal,
le 30 octobre 2020

PRÉPARÉ PAR

La direction Finances,
Direction exécutive - Planification et finances

Programme des immobilisations 2021·2030

Mot des dirigeants

L'année 2020 restera dans les annales de notre organisation et du monde comme une période de grands défis, de grands accomplissements, d'innovation, mais surtout une année de résilience extrême. Nous tenions d'entrée de jeu à le souligner et à remercier nos employés pour leurs efforts, leur dévouement et leur grand professionnalisme en ces temps difficiles.

À titre de service essentiel, l'ensemble de nos 11 000 employés ont assuré à la population montréalaise une offre de transport collectif efficace et sécuritaire durant toute cette période. De plus, les équipes de projet ont poursuivi leurs efforts en s'adaptant rapidement au mode de télétravail, et ce, en tenant compte de cette pandémie qui nous a tous si durement frappés.

Malgré les difficultés, la STM poursuivra ses investissements dans ses infrastructures. Ainsi, 18 G\$ seront investis dans les 10 prochaines années afin d'améliorer la fiabilité des infrastructures et d'améliorer l'offre de service. Il s'agit d'un niveau d'investissement stable par rapport au programme

d'immobilisations de l'an dernier. Maintenir et développer le réseau demeure une responsabilité incontournable afin de léguer des infrastructures de qualité aux générations futures et poursuivre nos efforts dans la lutte aux changements climatiques.

Avec des investissements moyens de 2 G\$ par année, la STM investira dans plusieurs projets importants pour la métropole, dont l'électrification du réseau de bus, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, les programmes Réno-Métro ou encore les chantiers liés à l'accessibilité universelle dans nos stations

Grâce à l'effort soutenu de nos employés et de l'appui de nos partenaires, tels que l'agglomération de Montréal et les gouvernements du Québec et du Canada, tous ces investissements assureront un service fiable, sécuritaire et ancré au cœur du développement durable.



Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration



Luc Tremblay, FCPA, FCA
Directeur général

Note liminaire

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis au million de dollars près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

Les dépenses des projets représentent le coût complet net des ristournes des taxes (TPS et TVQ), ce qui signifie qu'elles contiennent les volets capitalisables et non capitalisables. Le financement des investissements capitalisables s'effectue principalement sous forme d'emprunt ou de remboursement au comptant par nos partenaires. Quant à la portion non capitalisable, elle est intégrée au budget d'exploitation de la STM.

Le pourcentage de subvention présenté au bas de chaque fiche de projet représente une estimation du taux prévu de financement par les partenaires,

autres que la STM, pour la durée totale du projet et pour l'ensemble des dépenses du projet (capitalisables et non capitalisables). Ce pourcentage peut différer du taux du programme de subvention. À l'exception des demandes de subvention déjà autorisées, le programme d'aide financière indiqué dans chaque fiche de projet constitue une hypothèse à des fins de préparation du Programme des immobilisations (PI).

Les projets terminés en 2020 et avant sont exclus du présent document.

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

Table des matières

Gouvernance	7
Plan stratégique organisationnel 2025	11
Gestion de portefeuille de projets	17
Plan de maintien des actifs	23
Impact financier	28
Sommaire – projets	35
Réseau de bus	41
Réseau du métro	66
Transport adapté	95
Secteur administratif	100
Annexes	106
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	118

Gouvernance

Gouvernance

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

Elle est liée par une entente de service à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent dorénavant de l'ARTM.

La STM collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitains et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet Service rapide par bus (SRB) Pie-IX, prépare le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et sera maître d'œuvre de sa réalisation. En plus d'être gestionnaire déléguée du système central OPUS, la STM assure aussi pour l'ARTM la réalisation du projet des équipements billettiques du REM.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

accéder au conseil au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

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

COMITÉ DE DIRECTION

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

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

Gouvernance

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Philippe Schnobb

Président

Représentant des clients
du transport collectif

Craig Sauvé

Vice-Président

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

Marie Plourde

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

Francesco Miele

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

Marie-Andrée Mauger

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

Georges Bourelle

Maire de Beaconsfield

Claudia Lacroix Perron

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

Laurence Parent

Représentante des clients du transport adapté

Peter Trent

Membre indépendant

Catherine Morency

Membre indépendant

Gouvernance

LES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Luc Tremblay

Directeur général

Linda Lebrun

Trésorière et Directrice exécutive
Planification et Finances

Michel Lafrance

Directeur exécutif
Expérience client et
Activités commerciales

Luc Lamontagne

Directeur exécutif
Technologies de l'information
et Innovation

Alain Brière

Directeur exécutif
Ressources humaines

Marie-Claude Léonard

Directrice exécutive
Métro

Renée Amilcar

Directrice exécutive
Exploitation Bus

Sébastien Fecteau

Directeur exécutif
Entretien Bus

Nancy Fréchette

Directrice exécutive
Planification Entretien, Infrastructures
et Approvisionnement

François Chamberland

Directeur exécutif
Ingénierie et Grands projets

Plan stratégique organisationnel 2025

Plan stratégique organisationnel 2025

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible. Son PSO 2025 repose sur une ambitieuse vision corporative, l'EXCELLENCE EN MOBILITÉ. Il est composé de 4 orientations stratégiques, 16 objectifs et 31 cibles.

Adopté par la STM le 8 juin 2017 et approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2018, le PSO 2025 est une véritable feuille de route de l'évolution du transport collectif à Montréal.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS
Améliorer l'expérience client	1. Livrer l'offre de service promise 2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible 3. Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité 4. Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle 5. Réduire le déficit de maintien des actifs 6. Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements 7. Poursuivre l'électrification du réseau 8. Bonifier le parcours client 9. Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée
Adapter l'organisation à l'évolution de la gouvernance	10. Renouveler l'organisation pour l'excellence de l'expérience client 11. Agir comme chef de file en mobilité et développement durables
Maîtriser les finances	12. Maîtriser la gestion de l'entente de service 13. Améliorer l'efficacité des processus et la productivité
Attirer, développer et mobiliser les talents	14. Attirer et retenir les talents 15. Développer les compétences 16. Encourager l'implication et le leadership

Le PSO 2025 s'appuie sur des assises gouvernementales, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, sans oublier les engagements pris par Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La STM collabore également à l'élaboration du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de

transport métropolitain (ARTM) et à la réalisation du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec. Au cours des 10 prochaines années, la STM mettra en chantier des projets phares pour la mobilité des Montréalais pour une valeur de plus de 18 G\$ avec l'appui financier des gouvernements du Québec et du Canada et de l'agglomération de Montréal.

Plan stratégique organisationnel 2025

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

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2025

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

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

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

PLAN DE DÉVELOPPEMENT D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE 2016-2020

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

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

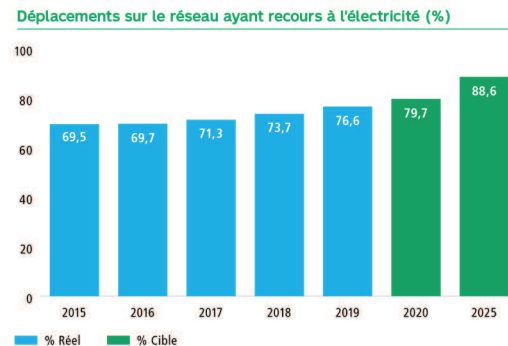
- CHANTIER 1** Les besoins du client
- CHANTIER 2** Les véhicules, les infrastructures, les équipements et les correspondances
- CHANTIER 3** Le système de vente et perception
- CHANTIER 4** Les opérations et l'entretien
- CHANTIER 5** L'information et l'éducation à la clientèle
- CHANTIER 6** La formation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

Plan stratégique organisationnel 2025

INVESTISSEMENTS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

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

En plus de cette contribution régionale, la STM vise à être exemplaire en réduisant ses propres émissions de GES et en étant un leader en électromobilité. Grâce à son réseau de métro 100 % électrique et à un parc de bus hybrides / électriques en croissance, la STM affichait en 2019 un taux de déplacements ayant recours à l'électricité de 76,6 %.



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

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

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

PRINCIPAUX PROJETS AUTORISÉS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

- Acquisition des 17 trains AZUR supplémentaires
- Prolongement de la ligne bleue
- Acquisition de bus (hybrides) 12 mètres – phase 2
- Cité-Mobilité et acquisition bus électriques 18 mètres (SRB Pie-IX)
- Centre de transport Bellechasse
- Centre de transport - Est de Montréal
- Agrandissement des 3 centres de transport
- Reconstruction du Complexe Crémazie
- Remplacement des véhicules de service - phase 2
- SRB SauvÉ /Côte-Vertu
- Électrification des véhicules de travaux en tunnel
- Études pour le déploiement de la stratégie d'électrification
- Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques

Plan stratégique organisationnel 2025

INVESTISSEMENTS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

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

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

Ainsi d'ici 2025, 100 % des bus seront munis de rampes avant. Compte tenu de la croissance du transport adapté et du souhait de la clientèle ayant des

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

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

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

PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS AUTORISÉS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

- Acquisition des 17 trains AZUR supplémentaires
- Programme d'accessibilité des stations de métro – phases 1 et 2
- Acquisition bus (hybrides) 12 mètres - phase 2
- Réno-Systèmes – phases 3, 4 et 5

Plan stratégique organisationnel 2025

ÉLABORATION ET ADOPTION DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

VOLET STRATÉGIQUE ET PLANIFICATION

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

Le PSO 2025 de la STM guide l'élaboration du PI. En effet, à l'aide des orientations stratégiques et des cibles du PSO 2025 ainsi que des chantiers du PDD 2025 et du Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020,

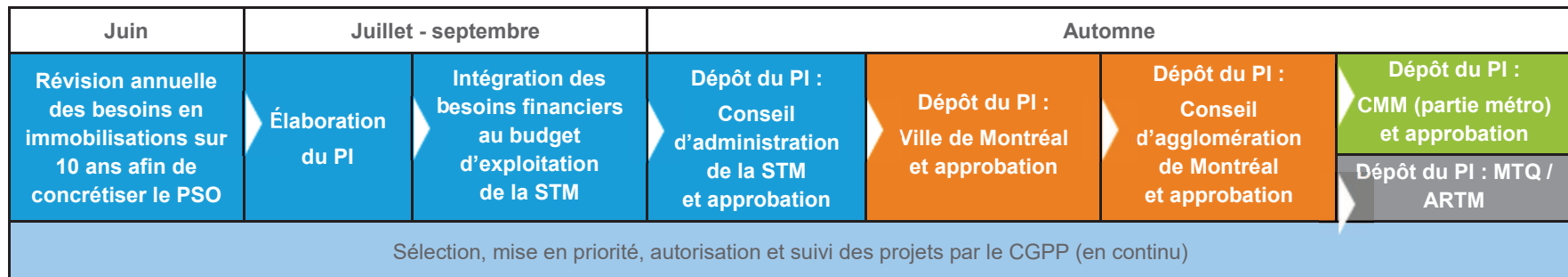
la STM évalue ses besoins en investissements. Elle peut ainsi prévoir les projets pour maintenir et développer ses actifs et ses services, et ce, pour les 10 prochaines années. La STM revoit ainsi systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements.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

VOLET OPÉRATIONNEL ET ADOPTION

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

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

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



Gestion de portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

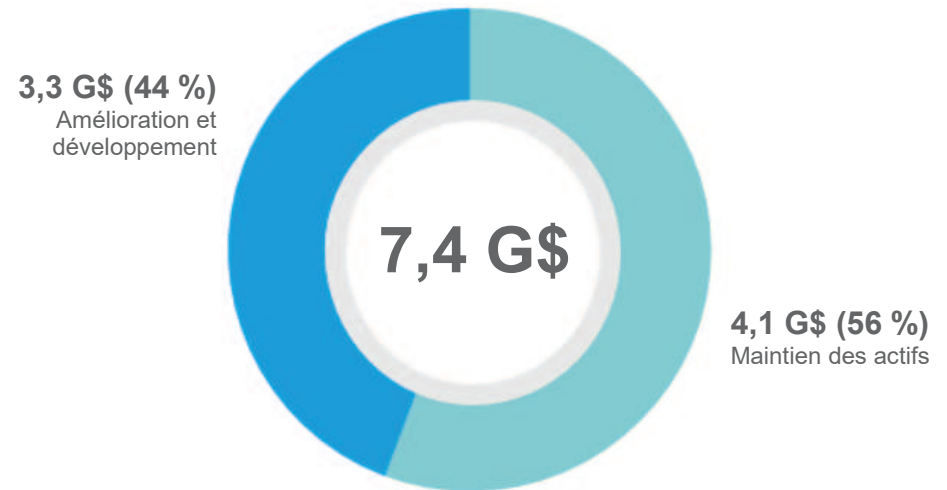
La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du PSO en fonction des ressources disponibles. Tous les projets inscrits au PI ont fait l'objet d'une présentation au Comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP).

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

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

Le portefeuille des projets actuellement autorisés se compose de 56 % d'initiatives visant le maintien des actifs et de 44 % touchant l'amélioration et le développement.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



Gestion de portefeuille de projets

GOVERNANCE ET PROCESSUS

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

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

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

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

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

LES BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

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

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

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

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE - MAINTIEN DES ACTIFS

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI	
(en millions de dollars)	et avant												et après	Projet	2021-2030
Maintien des actifs															
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 680,3	20,1	29,9	53,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 784,1	103,8	
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	419,9	209,4	130,7	120,4	174,4	1,2	-	-	-	-	-	-	1 056,0	636,1	
Réno-Systèmes - phase 5	19,1	64,8	134,7	197,0	168,9	162,3	58,8	-	-	-	-	-	805,6	786,4	
Réno-Systèmes - phase 4	261,7	99,2	88,8	71,8	61,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	320,8	
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	313,5	176,6	8,7	82,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,8	268,2	
Réno-Infrastructures - phase 3	12,9	40,5	115,8	153,5	104,5	56,2	20,6	-	-	-	-	-	504,1	491,2	
Réno-Systèmes - phase 3	466,0	15,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,1	34,1	
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	10,0	2,5	53,7	99,5	65,0	65,0	121,1	-	-	-	-	-	416,8	406,8	
Centre de transport Bellechasse	106,5	148,0	98,2	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	263,8	
Contrôle de trains - ligne bleue	3,2	1,8	22,8	46,8	67,1	23,0	30,4	130,7	-	-	-	-	325,8	322,6	
Réno-Infrastructures - phase 2	191,7	46,2	46,5	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	111,6	
Reconstruction du complexe Crémazie	195,3	36,1	31,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,8	67,5	
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	224,5	2,6	4,1	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	257,9	33,5	
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV - phase 1	1,6	6,5	14,3	22,5	21,9	12,9	0,8	-	-	-	-	-	80,4	78,9	
Prolongation de la durée de vie des MR-73	47,7	11,1	10,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	21,4	
Agrandissement du centre d'attachement Viau	40,4	23,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	26,6	
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)	16,7	12,2	11,1	14,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	57,5	40,8	
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1	25,7	22,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	28,6	
Capacité électrique du poste de district Legendre	36,8	2,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,6	2,8	
Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018	18,7	10,0	4,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	33,2	14,6	
Remplacement des véhicules de service - phase 2	18,4	5,5	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,2	9,8	
Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)	4,7	12,0	5,5	0,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	25,3	20,6	
Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3	

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE - MAINTIEN DES ACTIFS

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI	
(en millions de dollars)	et avant												et après	Projet	2021-2030
Maintien des actifs (suite)															
EXTRA Connecte	17,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	0,3	
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	9,9	3,2	3,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	7,9	
Acquisition de minibus TA - phase 2	9,0	2,7	1,9	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	7,5	
Plan de maintien de la solution OPUS	15,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	0,6	
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	12,1	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	3,2	
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	4,7	9,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,8	10,2	
Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	9,6	2,1	2,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	5,3	
Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	11,0	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,5	0,5	
Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien	7,3	1,8	1,7	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	11,2	3,9	
Acquisition équipements de production - phase 2	2,3	2,1	4,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	10,4	8,1	
Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	3,4	4,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,6	5,2	
Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	7,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	0,1	
Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs c	6,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,9	0,1	
Programme Amélioration OPUS (PAO)	1,5	2,5	0,7	1,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	6,7	5,2	
Véhicules d'atelier - phase 1	3,3	1,5	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	2,6	
Acquisition de bus 9 mètres	4,6	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	1,0	
Solution Gestion des Apprentissages (SGA)	2,3	2,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	2,6	
Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	4,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	0,1	
Programme Gestion des Risques Technologiques et de Sécurité (GRTS)	3,0	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	0,8	
Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	0,6	1,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1	
Améliorations conventions collectives	2,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	1,0	
Laveur de bogie et pièces métro	0,9	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	0,8	
Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6	
Sous-total autorisés - Maintien des actifs	4 280,0	1 010,2	860,9	938,5	669,0	320,7	231,7	130,8	0,0	-	-	-	8 441,9	4 161,9	

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
(en millions de dollars)	et avant											et après	Projet	2021-2030
Amélioration et développement														
Prolongement de la ligne bleue	93,0	127,7	91,7	22,7	90,7	37,1	13,2	353,4	-	-	-	-	829,5	736,5
Programme d'électrification des centres de transport - phase 1	-	7,8	184,8	207,8	181,7	78,5	13,2	-	-	-	-	-	673,7	673,7
Portes palières sur la ligne orange	4,0	3,6	54,3	92,1	109,8	109,4	89,2	105,7	-	-	-	-	568,0	564,1
Garage Côte-Vertu	333,6	52,0	114,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,1	166,5
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	90,4	123,3	98,5	49,6	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	271,4
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	3,3	25,0	75,8	83,3	81,4	44,2	10,4	-	-	-	-	-	323,4	320,1
Centre de transport - Est de Montréal	20,5	23,6	118,0	139,7	13,8	-	-	-	-	-	-	-	315,5	295,1
Agrandissement de 3 centres de transport	151,8	57,1	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	67,6
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	154,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	0,4
Programme de mesures préférentielles pour bus	40,3	3,5	3,3	3,4	3,5	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	79,0	38,7
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	44,0	20,5	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	31,6
Acquisition bus articulés électriques (SRB Pie-IX)	0,1	-	-	-	-	0,7	8,1	56,5	0,9	-	-	-	66,3	66,2
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,4
Évolution solution validation bus	17,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	1,3
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	7,2	2,4	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	8,8
Cité-Mobilité	11,2	2,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,1	3,0
Employé numérique - phases 2 et 3	4,7	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	3,1
Démonstration minibus électrique au TA	1,2	2,9	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	4,2
Garage temporaire 380 Stinson	2,8	-	-	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	4,2	1,4
Débit-Crédit dans les loges	2,2	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	1,9
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	1 007,8	461,7	783,0	603,8	481,1	273,3	137,2	518,8	4,1	3,2	8,9	-	4 282,9	3 275,1
TOTAL - AUTORISÉS	5 287,9	1 472,0	1 644,0	1 542,3	1 150,1	594,0	368,9	649,6	4,1	3,2	8,9	-	12 724,8	7 436,9
Total des projets en définition	2,1	18,0	429,0	570,5	730,6	728,5	694,7	240,3	1,0	1,0	1,0	4,0	3 420,7	3 414,6
Total des projets en identification	2,9	22,6	52,4	64,9	371,2	1 021,6	1 450,9	1 469,1	1 286,7	859,2	686,0	1 911,3	9 198,8	7 284,6
Total des investissements	5 292,9	1 512,6	2 125,5	2 177,7	2 251,9	2 344,1	2 514,4	2 358,9	1 291,8	863,4	695,9	1 915,3	25 344,3	18 136,1

Plan de maintien des actifs

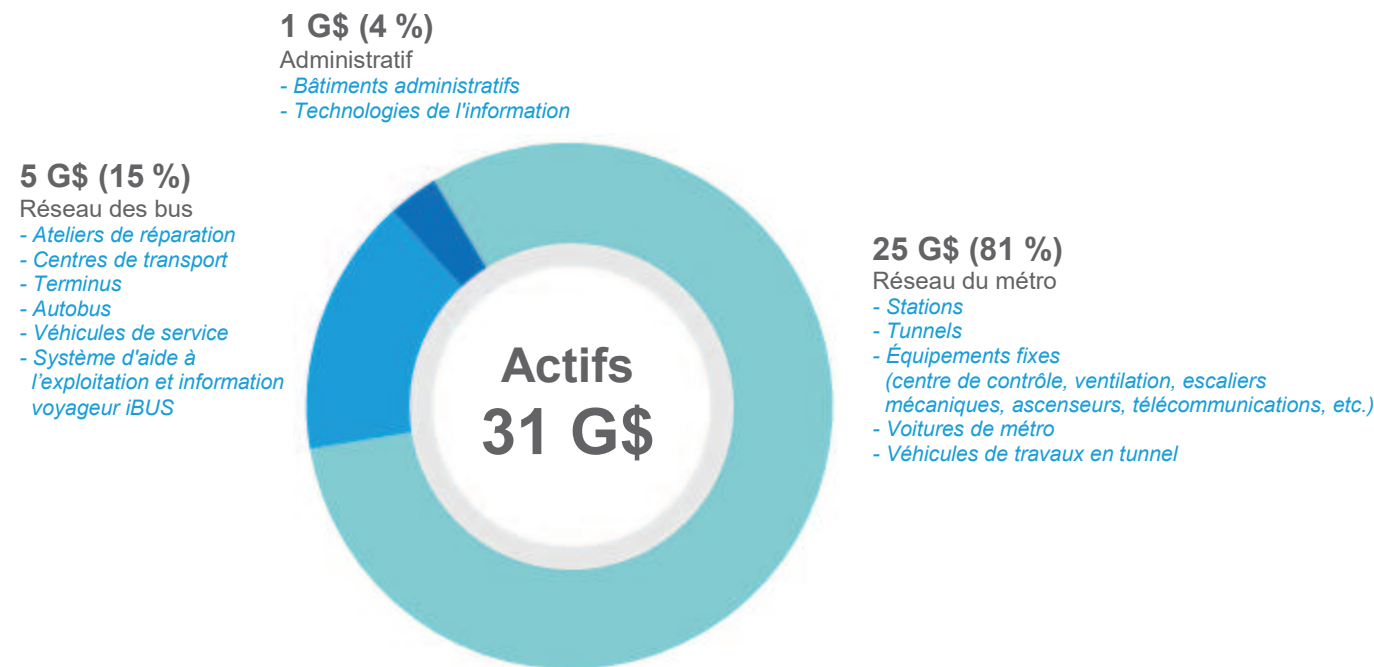
Plan de maintien des actifs

VALEUR DES ACTIFS

En 2015, la valeur de remplacement des actifs de la STM avait été évaluée à 26 G\$ (dollars de 2015). Cette valeur est estimée en 2020 à 31 G\$ (dollars de 2020). Cette valeur est cependant préliminaire puisqu'un exercice d'actualisation de la valeur de remplacement est en cours. En effet, la valeur de remplacement des actifs de la STM est mise à jour périodiquement et elle évolue en fonction des actifs qu'on ajoute ou que l'on dispose au fil du temps, via les nombreux investissements en développement et en maintien d'actifs.

Elle est également influencée par divers facteurs, notamment l'évolution du marché de la construction. La valeur de remplacement des actifs correspond à la valeur à neuf de remplacement ou de reconstruction à l'identique des actifs actuels en tenant compte des normes et critères de conception d'aujourd'hui et en incluant les taxes et les frais financiers. Maintenir en bon état un parc d'actifs d'une telle ampleur requiert des investissements conséquents. La valeur de remplacement des actifs de la STM se répartit comme suit :

VALEUR DE REMPLACEMENT DES ACTIFS (EN MILLIARDS DE \$)



Plan de maintien des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

Le déficit de maintien d'actifs est l'un des principaux indicateurs de gestion des actifs à la STM. En 2013, le gouvernement du Québec a adopté la *Loi sur les infrastructures publiques* qui établissait « des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics en infrastructures de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques¹ ». Bien que la STM n'y soit pas assujettie, nous nous sommes inspirés de cette loi et du *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*² pour rédiger la définition de déficit de maintien d'actifs pour la STM. La méthode de calcul du déficit de maintien d'actifs de la STM fait l'objet d'une mise à jour en lien avec les pratiques actualisées des instances gouvernementales, ce qui permettra également de mettre à jour les cibles qui feront partie du prochain plan stratégique organisationnel de la STM.

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

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

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

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

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



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

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

Plan de maintien des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

Puisque l'exercice de révision de la méthode de calcul du déficit de maintien d'actifs est en cours, la valeur actualisée de cet indicateur n'apparaît pas dans le présent document. En 2019, la valeur du déficit de maintien d'actif se situait à 3,4 G\$ (valeur au 1^{er} septembre 2019).

Le déficit de maintien d'actifs à la STM se répartit principalement dans 2 secteurs, selon les proportions suivantes : les équipements fixes métro (55 %) et les infrastructures métro (38 %). Le reste du déficit est un regroupement de toutes les autres catégories d'actifs : bus, technologie de l'information, matériel roulant et administratif (7 %).

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

de redressement, postes secondaires de distribution et câblage électrique) et la ventilation (postes de ventilation mécanique).

Pour ce qui est des infrastructures métro, les stations composent l'essentiel du déficit, suivies des tunnels, des structures auxiliaires, des garages et des ateliers. Pour les infrastructures bus, le déficit se retrouve principalement dans les centres de transport et les ateliers de réparation.

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

Plan de maintien des actifs

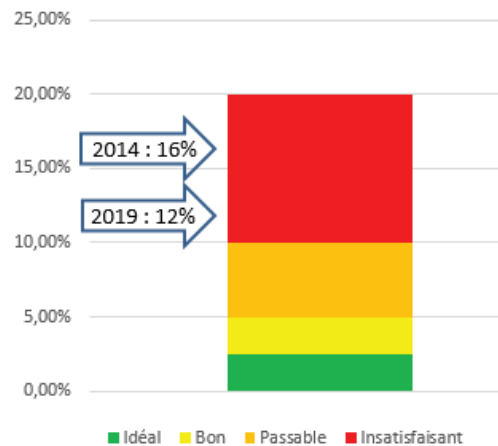
INDICE DE CONDITION DU PARC (ICP)

En plus de la valeur de remplacement des actifs et le déficit de maintien d'actifs, la STM utilise un autre indicateur de gestion des actifs, l'indice de condition du parc (ICP). Celui-ci permet de comparer le déficit de maintien du parc d'actifs avec sa valeur de remplacement. Si le ratio (en %) qui en résulte est haut, cela signifie que le parc d'actifs est en mauvais état.

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

En 2014, l'indice de condition du parc se situait à 16 %, tandis qu'en 2019, il se situait à 12 %. Les efforts d'investissements en maintien d'actifs permettent à la STM de résorber le déficit et ainsi améliorer l'état du parc d'actifs. D'ici 2025, la STM vise à améliorer l'état des actifs de telle sorte que l'indice se situe dans la zone « passable – entre 5 % et 10 % ». Les différents seuils d'état de l'indice de condition du parc sont présentés ci-dessous :

Seuils d'état de l'indice de condition du parc (ICP)



Le PSO 2025 identifie les actions pour réduire le déficit de maintien d'actifs : amélioration de la connaissance des actifs, priorisation des investissements, augmentation de la cadence et de la capacité de réalisation des projets et raffinement de la stratégie d'intervention à long terme.

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

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

Finalement, une stratégie d'intervention à long terme est essentielle pour mieux définir la portée des interventions requises et effectuer les meilleurs choix de maintien des actifs.

Impact financier

Impact financier

HYPOTHÈSES

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2021-2030, 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)

Au moment de la préparation du PI 2021-2030, les modalités du programme d'aide PAGITC n'étaient pas encore connues. Seule une somme de 1,5 G\$ de la contribution fédérale annoncée est intégrée dans ce présent document. Les deux projets identifiés pour le moment sont :

- Prolongement de la ligne bleue (PLB)
- Acquisition des 17 nouveaux trains AZUR

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

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

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

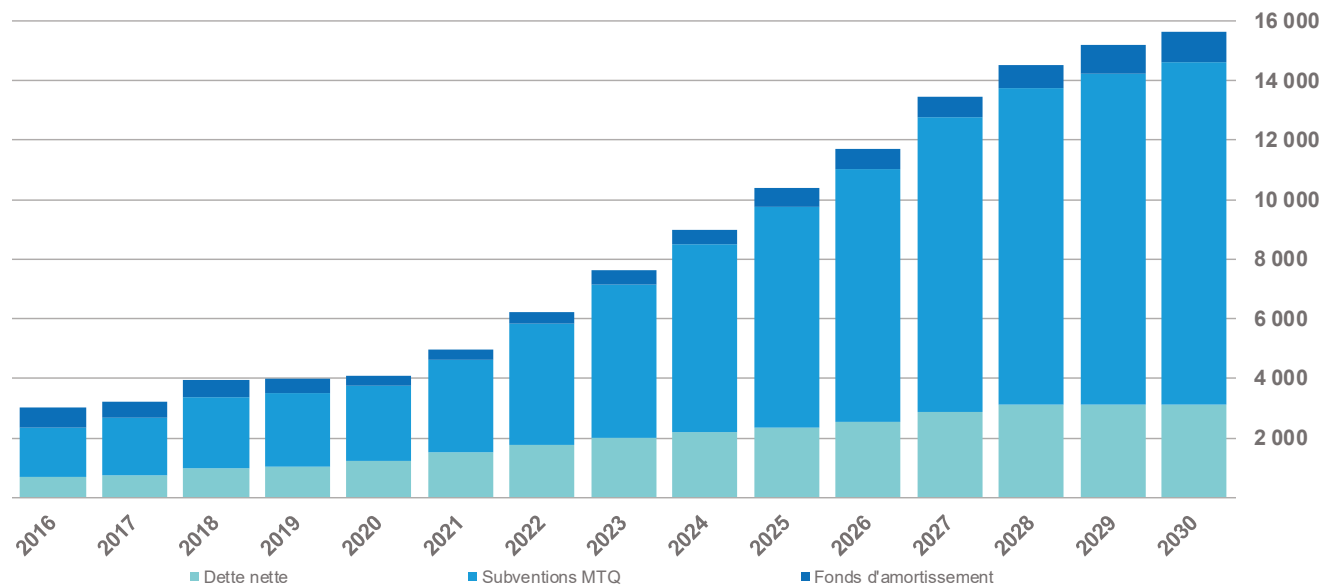
Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 31 décembre 2016 au 31 décembre 2020, la dette brute devrait s'accroître de 1,1 G\$, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 9,0 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 11,5 G\$, soit un taux de croissance annuel moyen de 28,2 %.

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

Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 1,2 G\$ (après subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2020 pour atteindre 3,1 G\$ au 31 décembre 2030, soit un taux de croissance annuel moyen de 15,7 %.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT (EN MILLIONS DE DOLLARS)



La Société s'est dotée de ratios financiers concernant, entre autres, son niveau d'endettement en établissant des cibles et des seuils critiques à respecter. La Société vise à maintenir la dette nette entre 50 % et 75 % des revenus annuels nets, alors que le seuil critique est établi à 100 %. En 2021, ce ratio devrait se situer à 97,6 %, en croissance de 19,4 % comparativement à celui prévu pour 2020, sous la limite supérieure de 100 %. La hausse du ratio en 2021 est attribuable en partie au gel du budget d'exploitation en 2021, dont l'impact est de 7,0 %.

(En millions de dollars)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fonds d'amortissement ¹	663	521	609	443	346	335	384	485	492	625	703	702	797	923	1 029
Subventions MTQ	1 631	1 959	2 373	2 476	2 539	3 125	4 069	5 128	6 291	7 389	8 492	9 870	10 599	11 113	11 480
Dette nette	721	732	973	1 056	1 212	1 512	1 774	2 015	2 205	2 361	2 531	2 888	3 131	3 141	3 119
Total	3 014	3 213	3 955	3 975	4 096	4 973	6 227	7 628	8 988	10 375	11 726	13 460	14 527	15 177	15 629

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

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE NET

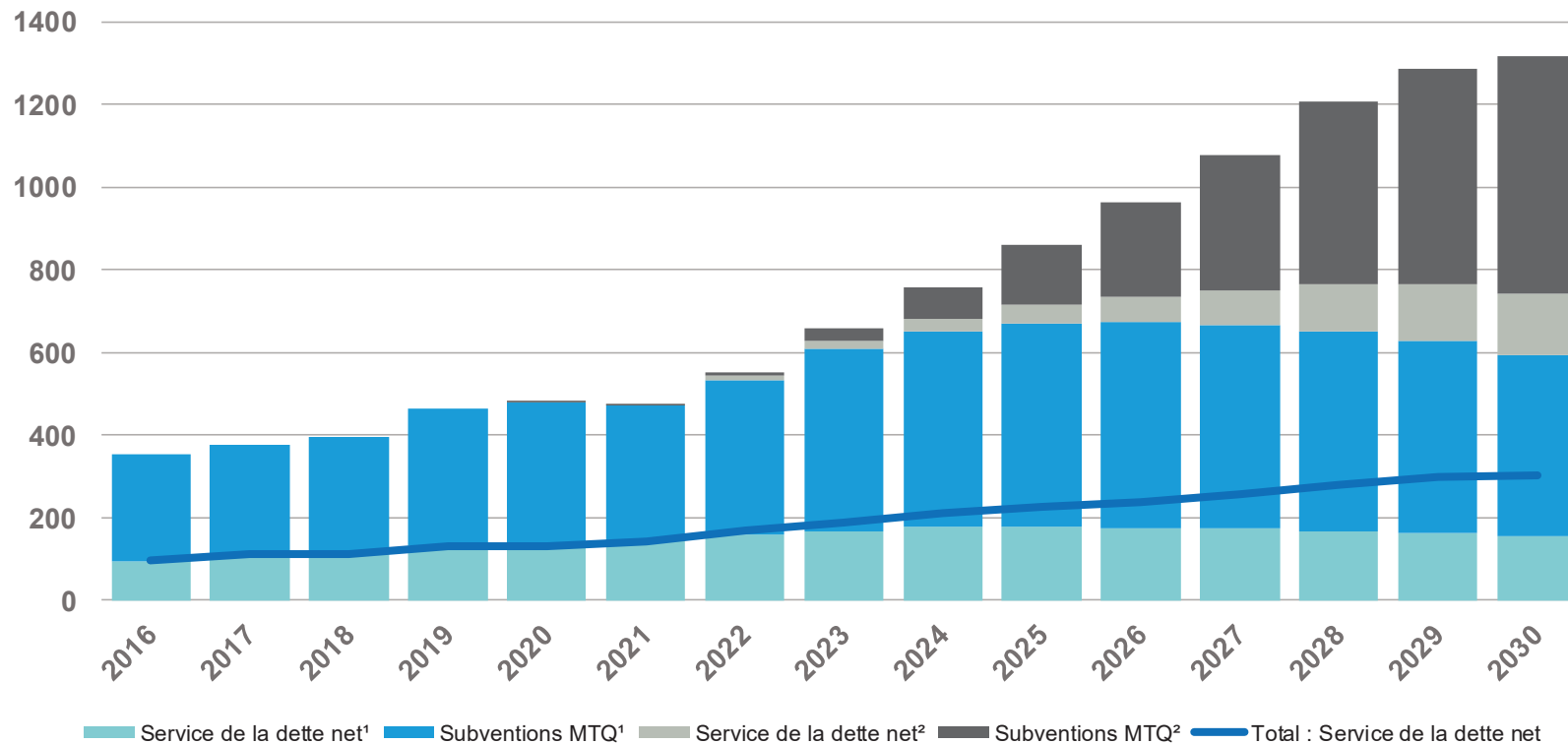
Le service de la dette net devrait se situer à 130,5 M\$ en 2020 pour atteindre 302,2 M\$ en 2030. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 13,2 % par rapport à 8,8 % pour la période de 2016 à 2020.

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

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 71,8 % (pour la période de 2016 à 2020) à 74,8 % pour les 10 prochaines années.

Le service de la dette net devrait représenter 8,4 % des dépenses d'exploitation nettes en 2020. Pour 2021, ce ratio devrait se situer à 9,3 % en hausse de 0,9 % comparativement à celui prévu pour 2020, sous la limite supérieure de 16 %.

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



¹ Les montants pour les projets autorisés

² Les montants pour les projets en définition et identification

Impact financier

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET

(En millions de dollars)	2016	2017	2018	2019	Prévisions										
					2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Projets autorisés															
Service de la dette brut ¹	353,7	378,2	393,9	463,8	478,5	470,4	533,8	607,0	652,1	669,5	672,1	666,6	651,5	627,1	593,2
Subventions MTQ ¹	257,2	266,8	280,6	332,4	348,1	326,8	375,2	438,3	472,4	490,0	496,4	490,7	484,4	463,9	437,6
Service de la dette net¹	96,6	111,5	113,3	131,3	130,4	143,6	158,5	168,7	179,7	179,5	175,7	176,0	167,1	163,2	155,5
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut ²	-	-	-	-	0,1	1,4	16,0	52,6	106,0	189,3	290,7	411,6	555,1	658,9	724,8
Subventions MTQ ²	-	-	-	-	0,1	0,9	6,8	33,5	75,8	144,4	228,5	330,5	443,1	522,8	578,2
Service de la dette net²	-	-	-	-	0,0	0,5	9,2	19,1	30,3	44,9	62,2	81,2	112,0	136,0	146,7
Total															
Service de la dette brut	353,7	378,2	393,9	463,8	478,6	471,7	549,7	659,6	758,2	858,8	962,8	1 078,3	1 206,6	1 286,0	1 318,0
Subventions MTQ	257,2	266,8	280,6	332,4	348,1	327,7	382,0	471,8	548,2	634,4	724,9	821,1	927,5	986,7	1 015,8
Total : Service de la dette net	96,6	111,5	113,3	131,3	130,5	144,1	167,7	187,8	210,0	224,4	237,9	257,2	279,1	299,2	302,2

¹ Les montants pour les projets autorisés

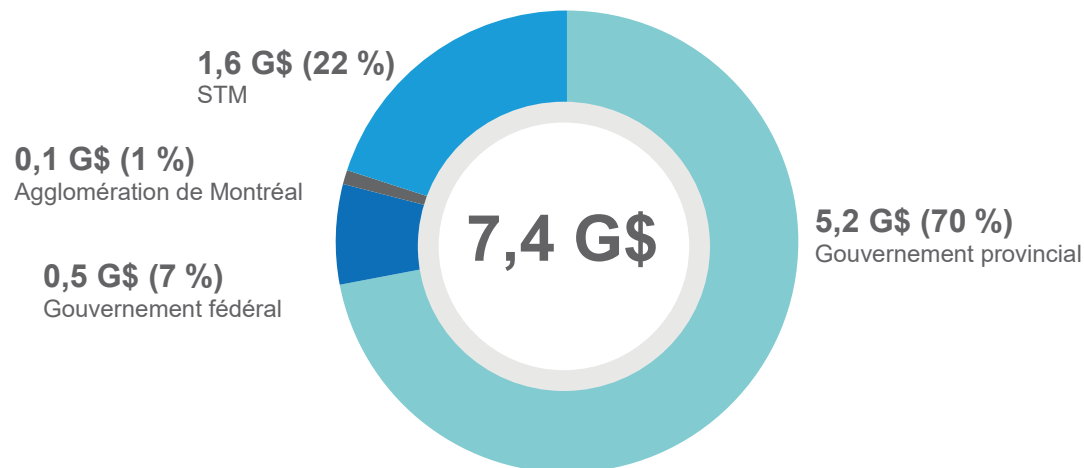
² Les montants pour les projets en définition et identification

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total PI 2021-2030	%
Subventions de nos partenaires												
Gouvernement provincial	916,4	1 116,7	1 078,4	815,3	444,8	269,8	521,1	2,4	1,9	8,0	5 174,7	70 %
Gouvernement fédéral	233,7	108,4	86,7	72,2	0,2	0,2	34,5	-	-	-	536,0	7 %
Agglomération de Montréal	36,3	20,2	12,3	17,1	0,1	-	-	-	-	-	85,9	1 %
Sous-total	1 186,4	1 245,2	1 177,3	904,6	445,2	270,1	555,6	2,4	1,9	8,0	5 796,6	78 %
Financement de la STM												
Dépenses d'exploitation	22,8	30,3	20,1	10,3	4,7	5,0	10,3	-	-	-	103,5	1 %
Fonds de roulement	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	0 %
Sur emprunt	260,8	368,5	344,8	235,2	144,1	93,8	83,7	1,7	1,4	0,9	1 534,9	21 %
Sous-total	285,6	398,7	364,9	245,5	148,8	98,8	93,9	1,7	1,4	0,9	1 640,3	22 %
Total	1 472,0	1 644,0	1 542,3	1 150,1	594,0	368,9	649,6	4,1	3,2	8,9	7 436,9	100 %

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total PI 2021-2030
<i>(en millions de dollars)</i>											
Financement au comptant											
Non capitalisable											
Budget d'exploitation	19,5	24,1	19,3	9,4	4,1	5,0	10,3	-	-	-	91,6
Capitalisable											
Fonds de roulement	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9
Budget d'exploitation	3,3	6,1	0,8	0,9	0,6	-	-	-	-	-	11,9
Gouvernement provincial - subvention au comptant	139,8	85,0	62,7	86,6	-	-	-	-	-	-	374,2
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	233,7	108,4	86,7	72,2	0,2	0,2	34,5	-	-	-	536,0
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	36,3	20,2	12,3	17,1	0,1	-	-	-	-	-	85,9
Sous-total	434,5	243,9	181,7	186,2	5,1	5,2	44,8	-	-	-	1 101,5
Financement sur emprunt											
Non subventionné	260,8	368,5	344,8	235,2	144,1	93,8	83,7	1,7	1,4	0,9	1 534,9
Subventionné	776,6	1 031,6	1 015,7	728,7	444,8	269,8	521,1	2,4	1,9	8,0	4 800,5
Sous-total	1 037,4	1 400,1	1 360,5	963,9	588,9	363,6	604,8	4,1	3,2	8,9	6 335,4
Financement total	1 472,0	1 644,0	1 542,3	1 150,1	594,0	368,9	649,6	4,1	3,2	8,9	7 436,9

SOMMAIRE – PROJETS

Sommaire – projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des dix prochaines années. Parmi ceux-ci, 34 projets de grande envergure totalisent 98 % des investissements déjà autorisés.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)

	Nb Projets	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	3	2 217,9	199,3	42,7	163,9	-	-	-	-	-	-	-	-	2 623,8	405,9
Acquisition des voitures de métro AZUR		1 680,3	20,1	29,9	53,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 784,1	103,8
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels		313,5	176,6	8,7	82,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,8	268,2
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		224,5	2,6	4,1	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	257,9	33,5
2. RÉNO MÉTRO	7	1 045,2	414,9	578,2	574,0	415,8	262,6	89,6	-	-	-	-	-	3 380,4	2 335,2
Réno-Systèmes - phase 3		466,0	15,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,1	34,1
Réno-Systèmes - phase 4		261,7	99,2	88,8	71,8	61,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	320,8
Réno-Systèmes - phase 5		19,1	64,8	134,7	197,0	168,9	162,3	58,8	-	-	-	-	-	805,6	786,4
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1		90,4	123,3	98,5	49,6	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	271,4
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2		3,3	25,0	75,8	83,3	81,4	44,2	10,4	-	-	-	-	-	323,4	320,1
Réno-Infrastructures - phase 2		191,7	46,2	46,5	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	111,6
Réno-Infrastructures - phase 3		12,9	40,5	115,8	153,5	104,5	56,2	20,6	-	-	-	-	-	504,1	491,2
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	10	575,9	244,8	391,1	297,6	358,2	247,5	254,8	589,8	-	-	-	-	2 959,7	2 383,8
Garage Côte-Vertu		333,6	52,0	114,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,1	166,5
Prolongement de la ligne bleue		93,0	127,7	91,7	22,7	90,7	37,1	13,2	353,4	-	-	-	-	829,5	736,5
Contrôle de trains - ligne bleue		3,2	1,8	22,8	46,8	67,1	23,0	30,4	130,7	-	-	-	-	325,8	322,6
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest		10,0	2,5	53,7	99,5	65,0	65,0	121,1	-	-	-	-	-	416,8	406,8
Portes palières sur la ligne orange		4,0	3,6	54,3	92,1	109,8	109,4	89,2	105,7	-	-	-	-	568,0	564,1
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1		1,6	6,5	14,3	22,5	21,9	12,9	0,8	-	-	-	-	-	80,4	78,9
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme		25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,4
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)		16,7	12,2	11,1	14,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	57,5	40,8
Prolongation de la durée de vie des MR-73		47,7	11,1	10,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	21,4
Agrandissement du centre d'attache Viaw		40,4	23,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	26,6
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	9	756,6	312,1	275,0	164,2	17,3	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	1 550,1	793,6
Centre de transport - Est de Montréal		20,5	23,6	118,0	139,7	13,8	-	-	-	-	-	-	-	315,5	295,1
Reconstruction du complexe Crémazie		195,3	36,1	31,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,8	67,5
Centre de transport Bellechasse		106,5	148,0	98,2	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	263,8
Agrandissement de 3 centres de transport		151,8	57,1	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	67,6
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		154,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	0,4
Programme de mesures préférentielles pour bus		40,3	3,5	3,3	3,4	3,5	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	79,0	38,7
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA		44,0	20,5	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	31,6
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1		25,7	22,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	28,6
EXTRA Connecté		17,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	0,3
5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)	5	436,0	228,4	317,4	328,2	356,1	80,4	21,3	56,5	0,9	-	-	-	1 825,1	1 389,1
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2		419,9	209,4	130,7	120,4	174,4	1,2	-	-	-	-	-	-	1 056,0	636,1
Programme d'électrification des centres de transport - phase 1		-	7,8	184,8	207,8	181,7	78,5	13,2	-	-	-	-	-	673,7	673,7
Acquisition bus articulés électriques (SRB Pie-IX)		0,1	-	-	-	-	0,7	8,1	56,5	0,9	-	-	-	66,3	66,2
Électrification des véhicules de travaux en tunnel		4,7	9,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,8	10,2
Cité-Mobilité		11,2	2,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,1	3,0
Sous-total des principaux projets autorisés	34	5 031,6	1 399,5	1 604,5	1 527,9	1 147,4	593,9	368,8	649,5	4,1	3,2	8,9	-	12 339,3	7 307,7
Sous-total des autres projets autorisés	32	256,3	72,5	39,5	14,4	2,7	0,1	0,1	0,1	0,0	-	-	-	385,5	129,3
Total des projets autorisés	66	5 287,9	1 472,0	1 644,0	1 542,3	1 150,1	594,0	368,9	649,6	4,1	3,2	8,9	-	12 724,8	7 436,9
Total des projets en définition	9	2,1	18,0	429,0	570,5	730,6	728,5	694,7	240,3	1,0	1,0	1,0	4,0	3 420,7	3 414,6
Total des projets en identification	26	2,9	22,6	52,4	64,9	371,2	1 021,6	1 450,9	1 469,1	1 286,7	859,2	686,0	1 911,3	9 198,8	7 284,6
Total des investissements	101	5 292,9	1 512,6	2 125,5	2 177,7	2 251,9	2 344,1	2 514,4	2 358,9	1 291,8	863,4	695,9	1 915,3	25 344,3	18 136,1

Sommaire – projets

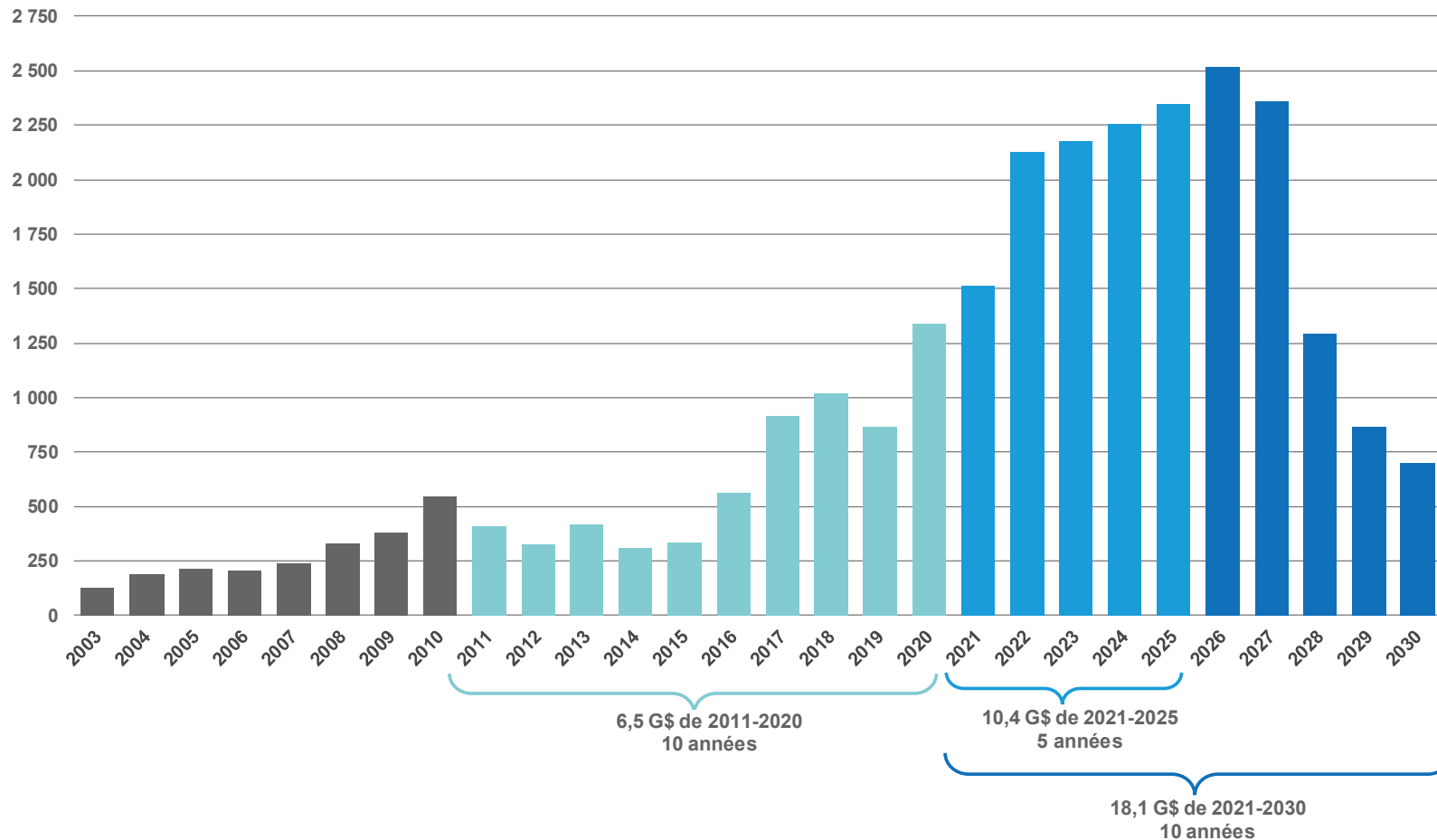
Les investissements prévus au cours des dix prochaines années totalisent plus de 18 G\$. À titre comparatif, le précédent PI affichait également des investissements de la même envergure.

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

Les années 2022 à 2027 devraient être des années records avec des investissements prévus totaux de plus de 2 G\$ par année. L'électrification du réseau de bus, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, la stratégie d'acquisition des bus combinée à l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno-Métro expliquent en grande partie cette progression.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2030

(en millions de dollars)



Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

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

Réseau de bus

Ce secteur comprend les achats de bus (incluant les bus articulés), le maintien et la construction de centres de transport, l'achat et la fabrication des équipements et de l'outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et à l'amélioration du service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Il inclut aussi l'achat des véhicules de service, le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur et finalement, les dépenses relatives au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Près de 2,2 G\$ sont déjà autorisés pour des investissements dans le secteur du réseau des bus au cours des dix prochaines années. Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM prévoit investir, entre 2019 et 2024, dans l'achat de 912 bus 12 mètres climatisés, comprenant 414 pour ajouter du service (dont 114 bus qui sont optionnels au contrat). Ces données sont directement en lien avec les orientations prises dans le PSO 2025. De plus, d'autres projets d'acquisition de bus hybrides et électriques, non encore approuvés, sont prévus au PI 2021-2030 en phase d'identification. Ces investissements sont notamment liés à l'annonce effectuée par la STM quant à l'accélération de la stratégie d'électrification du réseau de surface.

Avec l'ajout de 300 nouveaux bus d'ici 2021, des modifications et de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour les accueillir. Ces stratégies d'acquisition et d'électrification des bus nécessitent des investissements majeurs en infrastructure :

► **Électrification des centres de transport** (fiche BUS-02)

Le programme d'électrification a pour objectifs de planifier et réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les futurs centres de transport ainsi que dans les centres existants. La phase 1 du programme d'électrification, d'une durée de 5 ans, 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 des centres de transport Bellechasse, Est de Montréal, Saint-Michel et Stinson.

► **Accélérer la construction du centre de transport Bellechasse** (fiche BUS-03)

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

► **Agrandissement de trois centres de transport** existants (fiche BUS-07)

Cette solution vise à agrandir les centres Anjou, Legendre et Saint-Laurent afin d'atteindre une capacité supplémentaire totale de 160 bus. Ce projet a l'avantage de permettre les agrandissements sans déménager les activités d'exploitation et d'entretien pendant les travaux, et d'ainsi, limiter l'impact sur le service à la clientèle. Une livraison progressive des agrandissements est prévue à partir de la fin de l'année 2020 et se poursuivra jusqu'à l'été 2021.

► **Construction d'un centre de transport – Est de Montréal** (fiche BUS-04)

Cette solution vise la construction d'un nouveau centre de transport dans l'est de Montréal pouvant accueillir 250 bus équivalents qui pourront être entièrement électriques.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

Réseau du métro

Ce secteur regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures de métro, l'achat et le maintien en bon état des équipements fixes et des véhicules de travaux ainsi que le maintien des actifs immobiliers et des infrastructures. De plus, des investissements liés au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel font partie des actions de la STM.

Les investissements autorisés au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant de plus de 5,1 G\$ au cours des dix prochaines années. La majorité des projets visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client.

Les principaux projets sont l'acquisition des 17 nouveaux trains AZUR, Réno-Systèmes (phases 3, 4 et 5), le garage Côte-Vertu, le prolongement de la ligne bleue, Réno-Infrastructures (phases 2 et 3), le prolongement de la durée de vie des voitures de métro MR-73, l'édicule et le lien piétonnier à la station Vendôme, le projet des postes abaisseurs – 25 kV/12kV ainsi que l'agrandissement du centre d'attache ment Viau.

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

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

La Société compte actuellement trois centres d'attache ment (CA) : CA Youville (nord-est), CA Viau (sud-est) et CA Duvernay (sud-ouest) afin de garer, charger et entretenir ses véhicules de travaux qui sont requis pour effectuer divers travaux d'entretien sur son réseau. Avec l'ajout de 5,8 km de voie sur la ligne bleue, l'ajout d'un nouveau centre d'attache ment (secteur nord-ouest) devient un incontournable. Ce projet permettra également l'acquisition de véhicules de travaux supplémentaires afin de garer ceux-ci dans le nouveau CA.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

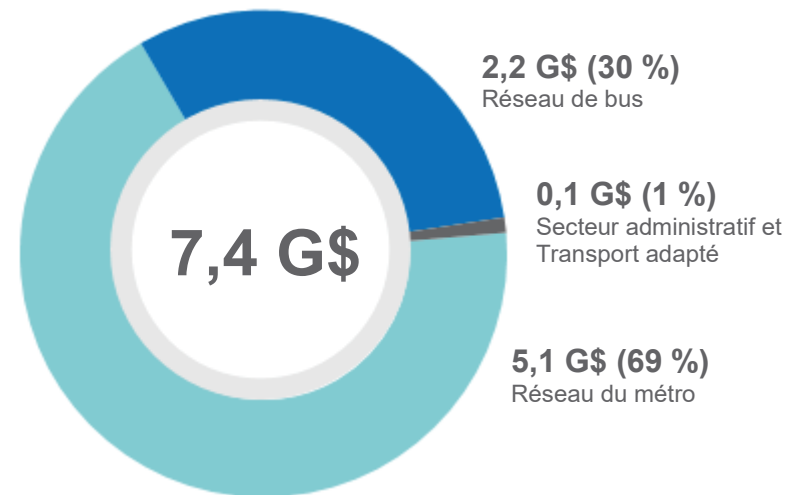
Transport adapté

Ce secteur comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté (TA). On retrouve l'achat de minibus et le projet EXTRA Connecte qui permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes du TA en temps réel pour un montant global de 18 M\$.

Secteur administratif

Cette section inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Une somme de près de 62 M\$ est autorisée afin d'investir au cours des dix prochaines années dans différents projets de maintien technologiques, tel le plan de maintien et d'acquisition d'équipements OPUS.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2020

1 868	Bus :
	1 093 standards (12 mètres)
	511 hybrides (12 mètres)
	7 électriques Cité Mobilité (12 mètres)
257 articulés (18 mètres)	
16	Minibus
226	Lignes de bus :
	215 accessibles aux personnes à mobilité réduite : ▶ 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.

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 / 2020 (en cours)
Anjou	1982	2020 (en cours)
Saint-Laurent	1984	2020 (en cours)
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	Terminus (hors station de métro)
8 955	Arrêts de bus
3 228	Abribus (875 appartenant à la STM)
455	Véhicules routiers
180	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain
14	Remorques
17	Laveurs de bus
228	Positions de vérins

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

2 227	Boîtes de perception bus
685	Terminaux de vente de titres (détaillants)

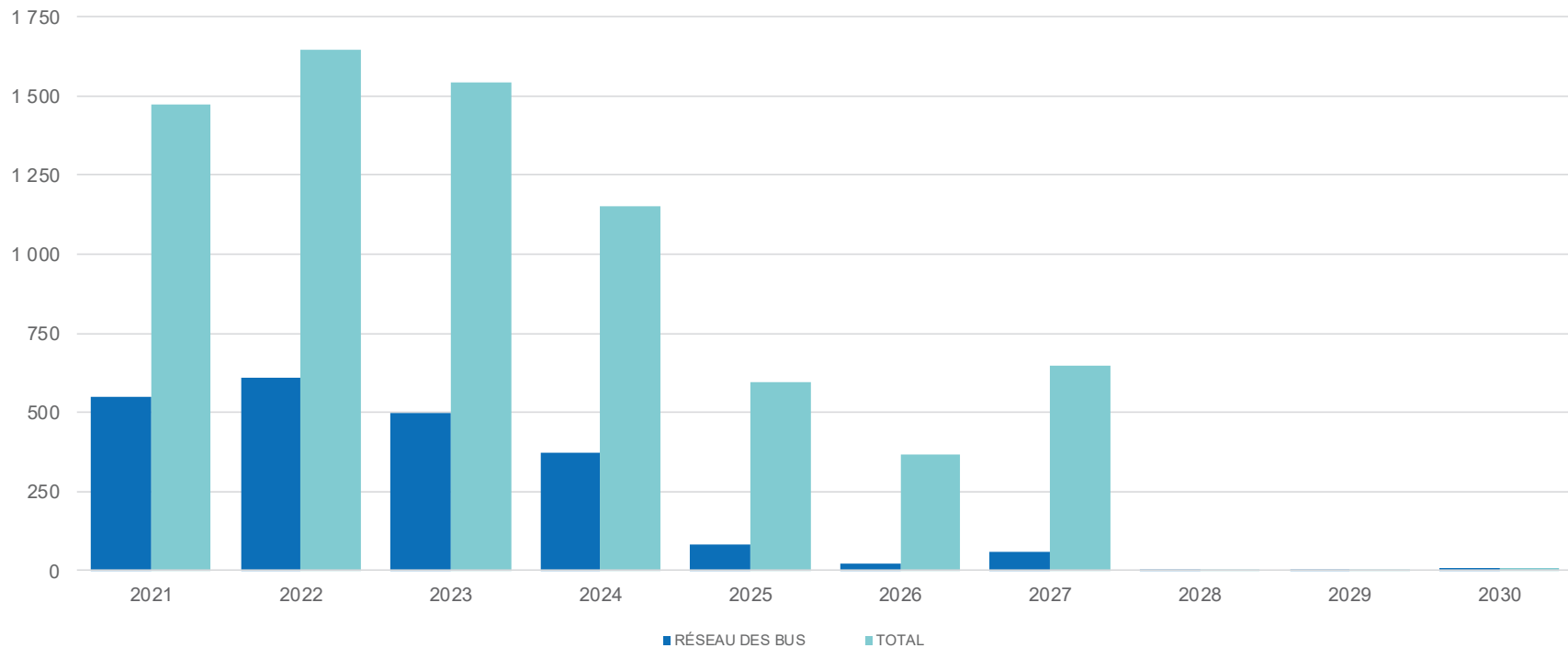
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des dix prochaines années s'élèvent à près de 2,2 G\$. De ce montant, plus de 0,6 G\$ (27 %) servira au remplacement et à l'ajout de bus 12 mètres climatisés visant l'amélioration de l'expérience client. Plus de 1,4 G\$ seront consacrés à des projets d'infrastructures, notamment pour l'électrification des quatre premiers

centres de transport, la construction de deux nouveaux centres de transport (Bellechasse et Est de Montréal), l'agrandissement de trois centres de transport, l'adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques, le Programme de réfection des infrastructures (PRI) 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		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
(en millions de dollars)		et avant											et après	Projet	2021-2030
BUS-01	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	419,9	209,4	130,7	120,4	174,4	1,2	-	-	-	-	-	-	1 056,0	636,1
BUS-02	Programme d'électrification des centres de transport - phase 1 Nouveau	-	7,8	184,8	207,8	181,7	78,5	13,2	-	-	-	-	-	673,8	673,8
BUS-03	Centre de transport Bellechasse	106,5	148,0	98,2	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	263,8
BUS-04	Centre de transport - Est de Montréal	20,5	23,6	118,0	139,7	13,8	-	-	-	-	-	-	-	315,5	295,1
BUS-05	Reconstruction du complexe Crémazie	195,3	36,1	31,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,8	67,5
BUS-06	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien	7,3	1,8	1,7	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	11,2	3,9
BUS-07	Agrandissement de 3 centres de transport	151,8	57,1	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	67,6
BUS-08	Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	154,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	0,4
BUS-09	Programme de mesures préférentielles pour bus	40,3	3,5	3,3	3,4	3,5	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	79,0	38,7
BUS-10	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	44,0	20,5	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,7	31,7
BUS-11	Acquisition bus articulés électriques (SRB Pie-IX) Nouveau	0,1	-	-	-	-	0,7	8,1	56,5	0,9	-	-	-	66,3	66,2
BUS-12	Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1	25,7	22,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	28,6
BUS-13	Remplacement des véhicules de service - phase 2	18,4	5,5	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,3	9,9
BUS-14	Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
BUS-15	Évolution solution validation bus	17,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	1,3
BUS-16	Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	7,2	2,4	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	8,8
BUS-17	Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	12,1	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	3,2
BUS-18	Cité-Mobilité	11,2	2,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,2	3,0
BUS-19	Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	11,0	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,5
BUS-20	Acquisition équipements de production - phase 2	2,3	2,1	4,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	10,4	8,1
	Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	7,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	0,1
	Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau	6,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,9	0,1
	Véhicules d'atelier - phase 1	3,3	1,5	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	2,6
	Acquisition de bus 9 mètres	4,6	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6	1,0
	Garage temporaire 380 Stinson	2,8	-	-	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,5
TOTAL - AUTORISÉS		1 294,6	550,2	609,5	496,0	373,5	83,8	24,4	59,7	4,1	3,2	8,9	-	3 507,9	2 213,3

* 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>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	0,6	6,4	22,9	22,9	22,9	22,9	22,9	-	-	-	-	-	121,3	120,7
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	14,0	10,0
Télémetrie	0,1	0,6	0,6	0,6	0,6	0,4	-	-	-	-	-	-	3,0	2,8
TOTAL - DÉFINITION	0,8	7,9	24,5	24,5	24,5	24,3	23,9	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	138,3	133,5
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 3	-	-	-	-	-	433,5	545,3	602,8	582,5	93,7	-	-	2 257,9	2 257,9
Acquisition de bus électriques 18 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	-	310,4	276,5	163,7	-	-	-	750,6	750,6
Programme d'électrification des CT phase 2	-	-	-	-	183,3	252,3	132,0	32,4	-	-	-	-	600,0	600,0
Programme d'électrification des CT phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	261,9	173,3	64,8	500,0	435,2
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 3	-	-	-	-	-	-	14,2	14,2	14,2	14,2	14,2	14,2	85,0	70,8
Véhicules de service - phase 3	-	-	4,9	4,7	9,8	8,6	8,7	-	-	-	-	-	36,6	36,6
Gestion optimisée des centres de transport	0,5	2,5	10,5	7,5	4,0	-	-	-	-	-	-	-	25,0	24,5
Station Rosemont Intégration immobilière	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
TOTAL - IDENTIFICATION	0,5	2,5	15,7	12,2	197,1	694,4	1 010,6	925,9	760,4	369,8	187,5	78,9	4 255,4	4 176,0
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	1 295,9	560,7	649,6	532,6	595,0	802,5	1 058,8	986,6	765,5	374,0	197,4	82,9	7 901,5	6 522,7

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201927 / R-205 / 154-20-7014

Programme d'aide
PAGTCP –75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouveau

Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

À partir de 2025, la STM vise poursuivre le remplacement de son parc de bus actuel en faisant l'acquisition de bus 100 % électriques. Du point de vue opérationnel, la prise en charge de ces nouveaux bus pose plusieurs défis pouvant impacter la manière dont la STM livre le service actuellement sur son réseau. À l'encontre des bus hybrides ou diesel, les bus électriques constituent des entités bipartites englobant les bus ainsi que les équipements de recharge. Des modifications majeures seront requises dans l'aménagement des centres de transport touchés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant leur 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 a pour objectifs de planifier et réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les futurs centres de transport ainsi que dans les centres existants. Le rythme proposé pour le déploiement de l'électrification dans les centres de transport s'appuie sur l'évolution du parc de bus, la capacité d'Hydro Québec à fournir la puissance requise sur chacun des sites, les contraintes reliées à l'infrastructure des centres et la technologie de recharge.

La phase 1 du programme d'électrification, d'une durée de 5 ans, 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 des centres de transport Bellechasse, Est de Montréal, Saint-Michel et Stinson. L'ordonnancement de la phase 1 du programme a été élaboré par les membres du comité d'électrification en collaboration avec les principales parties prenantes du programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	-	7,8	184,7	207,5	180,7	77,9	12,8	-	-	-	-	-	671,4	671,4
Non Capitalisable	-	-	0,1	0,3	1,0	0,6	0,4	-	-	-	-	-	2,4	2,4
Total	-	7,8	184,8	207,8	181,7	78,5	13,2	-	-	-	-	-	673,8	673,8
Financement														
Gouvernement provincial	-	5,8	138,5	155,6	135,5	58,4	9,6	-	-	-	-	-	503,4	503,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	2,0	46,3	52,2	46,2	20,1	3,6	-	-	-	-	-	170,4	170,4
Total	-	7,8	184,8	207,8	181,7	78,5	13,2	-	-	-	-	-	673,8	673,8

POURCENTAGE DE SUBVENTION

75 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-04

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

Programme d'aide
PAGTCP - 87 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Centre de transport – Est de Montréal

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

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

Le projet consiste à construire un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 bus équivalents à propulsion hybride et électrique ainsi qu'à aménager un stationnement de 300 cases. Le projet prévoit les aires intérieures et extérieures de remisage des bus, de circulation ainsi que les accès au site. Les baies multifonctions requises pour l'entretien des bus, les entrepôts, les espaces extérieurs pour les réservoirs et les livraisons, les salles mécaniques et électriques ainsi que les espaces administratifs requis pour l'exploitation d'un centre de transport sont également prévus. Finalement, le projet vise une certification LEED V4 de niveau Or (Leadership in Energy and Environmental Design).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	20,4	23,3	117,5	136,6	13,1	-	-	-	-	-	-	-	310,9	290,5
Non Capitalisable	0,1	0,2	0,5	3,1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	4,6	4,5
Total	20,5	23,5	118,0	139,7	13,8	-	-	-	-	-	-	-	315,5	295,0
Financement														
Gouvernement provincial	17,7	20,2	99,7	116,4	11,2	-	-	-	-	-	-	-	265,2	247,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,8	3,3	18,3	23,3	2,6	-	-	-	-	-	-	-	50,3	47,5
Total	20,5	23,5	118,0	139,7	13,8	-	-	-	-	-	-	-	315,5	295,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													84 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

Numéro de projet STM / RE / MTQ
529995 / R-143-B / 154-13-1202 / 154-18-7221

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie

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

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	192,5	36,0	31,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	259,5	67,0
Non Capitalisable	2,8	0,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	0,5
Total	195,3	36,1	31,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,8	67,5
Financement														
Gouvernement provincial	69,2	11,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,0	21,8
Gouvernement fédéral	97,1	18,8	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	132,2	35,1
Agglomération de Montréal	14,4	5,4	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,5	10,1
STM	14,6	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,1	0,5
Total	195,3	36,1	31,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,8	67,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													94 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201809/ R-183-B / 154-18-7315,7316,7317

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Agrandissement de 3 centres de transport

Le réseau de bus actuel comprend 226 lignes et 1 868 bus (bus hybrides, articulés, et électriques). Pour faire suite à l'autorisation d'acquérir 300 bus supplémentaires, il est nécessaire de prévoir l'intégration de ces bus en termes de stationnement, d'exploitation et d'entretien. À l'exception de Stinson, tous les centres de transport sont utilisés à pleine capacité selon les modalités d'exploitation actuelles.

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

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

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

Une livraison progressive des agrandissements est prévue à partir de la fin de l'année 2020 et se poursuivra jusqu'à l'été 2021.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	151,1	55,8	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	217,4	66,3
Non Capitalisable	0,7	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,3
Total	151,8	57,1	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	67,6
Financement														
Gouvernement provincial	113,1	40,7	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	161,6	48,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	38,7	16,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,8	19,1
Total	151,8	57,1	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	67,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-08

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

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

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

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

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

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

Plusieurs outils d'information clientèle ont été déployés. Les sondages auprès de la clientèle démontrent que nous sommes sur la bonne voie.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- ▶ Améliorer la livraison du service bus pour assurer une meilleure coordination avec le réseau du métro et les trains de banlieue;
- ▶ Améliorer l'expérience client.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	148,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,3	0,4
Non Capitalisable	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-
Total	154,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	0,4
Financement														
Gouvernement provincial	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	-
Gouvernement fédéral	121,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	0,3
Agglomération de Montréal	22,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,4	0,1
STM	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	-
Total	154,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	0,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													95 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

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

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	40,3	3,5	3,3	3,4	3,5	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	79,0	38,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	40,3	3,5	3,3	3,4	3,5	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	79,0	38,7
Financement														
Gouvernement provincial	30,4	2,0	1,8	1,9	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	8,0	-	55,6	25,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	9,9	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,2	1,3	1,3	1,3	0,9	-	23,4	13,5
Total	40,3	3,5	3,3	3,4	3,5	3,4	3,1	3,2	3,2	3,2	8,9	-	79,0	38,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													70 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

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

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Vision chaîne d'approvisionnement et RDA

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

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le taux d'immobiles, 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.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	41,2	20,0	7,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	68,7	27,5
Non Capitalisable	2,8	0,5	0,6	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	4,2
Total	44,0	20,5	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,7	31,7
Financement														
Gouvernement provincial	11,8	5,9	2,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	19,9	8,1
Gouvernement fédéral	18,9	9,4	3,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	31,8	12,9
Agglomération de Montréal	5,4	2,7	1,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	9,2	3,8
STM	7,9	2,5	1,3	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,8	6,9
Total	44,0	20,5	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,7	31,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

80 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201820 / R-201 / 154-15-7123

Programme d'aide
PAGTCP – 60 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouveau

Acquisition bus articulés électriques SRB Pie-IX

Le 24 juillet 2018, le MTQ autorisait l'ARTM à réaliser un projet de SRB sur l'axe Pie-IX. Ce projet s'inscrit dans la reconstruction et la requalification de l'axe Pie-IX. En considérant les objectifs stratégiques de la STM (PSO 2025) en termes d'électrification et de développement durable, du Plan d'action 2015-2020 du gouvernement du Québec en électrification des transports et des orientations de la Ville de Montréal en matière de mobilité durable, les bus électriques constituent le meilleur choix pour le service sur le SRB Pie-IX.

Le projet consiste à acquérir et intégrer 20 bus articulés électriques 18 mètres à recharge garage en ajout au parc. Les futurs bus articulés électriques seront équipés de rails sur le toit (pour recharge via pantographe), d'avertisseur sonore de marche avant, de rampe avant, de caméras, de la climatisation, d'équipements embarqués (SAEIV) et télémétrie ainsi que deux emplacements pour clients en fauteuil roulant. Il est prévu que ces nouveaux bus seront exploités au centre de transport Bellechasse.

Nombre de bus	2025	2026	Total
Ajout	1	19	20
Total	1	19	20

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire les émissions de GES par km parcouru;
- Développer l'expérience concernant l'exploitation de bus électriques et l'optimisation de recharge;
- Contribuer à la maturité des pratiques en accessibilité universelle (AU);
- Augmenter le sentiment de confort et de sécurité des clients;
- Contribuer à l'indice de mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	-	-	-	-	-	0,7	8,1	54,3	0,9	-	-	-	64,0	64,0
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	2,2	-	-	-	-	2,3	2,2
Total	0,1	-	-	-	-	0,7	8,1	56,5	0,9	-	-	-	66,3	66,2
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	0,4	4,9	32,6	0,6	-	-	-	38,5	38,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,1	-	-	-	-	0,3	3,2	23,9	0,3	-	-	-	27,8	27,7
Total	0,1	-	-	-	-	0,7	8,1	56,5	0,9	-	-	-	66,3	66,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

58 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 et 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.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	25,7	22,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	53,8	28,1
Non Capitalisable	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Total	25,7	22,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	28,6
Financement														
Gouvernement provincial	7,0	8,8	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	11,0
Gouvernement fédéral	9,4	7,0	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,1	8,7
Agglomération de Montréal	2,4	1,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	2,2
STM	6,9	5,0	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,6	6,7
Total	25,7	22,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	28,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

75 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

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

Programmes d'aide
SOFIL 3 et 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Remplacement des véhicules de service – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2018 à 2022, l'acquisition de 224 véhicules pour l'ensemble des activités de la STM. De ce nombre, 205 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 19 serviront à combler de nouveaux besoins. La STM, étant également soucieuse du développement durable, prévoit l'achat de véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

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

Nombre de véhicules	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	43	49	57	26	30	205
Addition		2	11	6	0	19
Total	43	51	68	32	30	224

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)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	18,3	5,5	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,0	9,7
Non Capitalisable	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,2
Total	18,4	5,6	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,3	9,9
Financement														
Gouvernement provincial	6,7	2,5	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,1	4,4
Gouvernement fédéral	7,1	2,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,6	3,5
Agglomération de Montréal	1,9	0,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	0,9
STM	2,7	0,6	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	1,1
Total	18,4	5,6	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,3	9,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

87 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-14

Numéro de projet STM / RE / MTQ
562124-00 / R-002-A / 154-11-0902

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme de remplacement des équipements de levage

Un centre de transport possède en moyenne 15 installations de levage, chacune composée de vérins mécaniques, de vérins de carrosserie, de vérins de lavage ainsi que d'un vérin à pneus. Leur durée de vie utile est de 16 ans. Pour la prolonger, des sécurisations sont à prévoir pour les positions les plus critiques. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Au-delà de cette échéance, les vérins ne sont plus sécuritaires et deviennent inutilisables. Ce programme prévoit le remplacement des installations de levage de certains centres de transport, pour les positions qui ont atteint leur fin de vie utile en 2015.

Ce remplacement consiste à enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg au lieu de 9 072 kg et de soulever les bus de modèle « T-Drive ». Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et de s'assurer ainsi que les installations de levage offrent un taux de disponibilité maximum.

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	23,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,7	0,3
Non Capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
Financement														
Gouvernement provincial	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-
Gouvernement fédéral	14,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,6	0,2
Agglomération de Montréal	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-
STM	6,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	0,1
Total	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-15

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

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Évolution solution validation bus

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer l'expérience client en accélérant la fluidité et le débit d'embarquement;
- Faire évoluer le système vers de nouvelles technologies;
- Améliorer l'accessibilité universelle grâce, notamment, à des équipements mieux localisés et aux écrans d'affichage plus grands;
- Améliorer le temps de parcours dans le réseau de bus;
- Réduire les pertes potentielles de revenus découlant de la non-validation lors de l'embarquement par les portes arrières.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	16,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	0,1
Non Capitalisable	0,5	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	1,2
Total	17,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	1,3
Financement														
Gouvernement provincial	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-
Gouvernement fédéral	7,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,6	-
Agglomération de Montréal	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-
STM	2,5	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	1,3
Total	17,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	1,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													79 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-16

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

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

Ce projet consiste à implanter un SRB, utilisé exclusivement par des bus sur l'axe Sauvé / Côte-Vertu. Ce système sera en fonction 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Le tronçon de 4,7 km du SRB Sauvé / Côte-Vertu commence à la station de métro Côte-Vertu et se termine à la station de métro Sauvé, en passant sur le boulevard de la Côte-Vertu et la rue Sauvé.

Le projet comprend l'implantation en rive d'une voie réservée, la mise en place de feux prioritaires aux carrefours, la bonification des arrêts d'embarquement et de débarquement (info client, etc.) et l'insertion de mesures pour augmenter la sécurité de l'axe.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	7,1	2,3	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	8,7
Non Capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	7,2	2,4	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	8,8
Financement														
Gouvernement provincial	5,0	1,6	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,6	5,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,2	0,8	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	3,2
Total	7,2	2,4	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	8,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													66 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-17

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201703 / R-191 / 154-18-7886

Programmes d'aide
SOFIL 3 et 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques

Dans le cadre de l'objectif du PSO 2025 de poursuivre l'électrification du réseau, il a été décidé de faire l'acquisition de 30 bus électriques à recharge garage, conjointement avec la Société de transport de Laval.

Le centre de transport Stinson a été désigné pour accueillir ces 30 bus électriques. Il est toutefois nécessaire de réaliser des travaux d'infrastructure pour permettre la recharge des bus. Ces travaux consistent à l'installation des équipements de distribution électrique, de chargeurs de bus, de pantographes, de connecteurs pour raccorder les bus et de systèmes de gestion de câbles.

Aussi, afin d'acquérir de l'information sur les différents paramètres de recharge, il est prévu d'implanter un système d'acquisition de données ainsi qu'un système d'aide à l'exploitation pour le gareur du centre. Finalement, le projet comporte un volet d'exploitation des équipements de recharge, soit l'analyse d'impact sur les opérations existantes, de nouvelles procédures d'exploitation ainsi que la formation pour l'entretien des équipements de recharge.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire la dépendance énergétique au pétrole, par conséquent, être à l'abri des fluctuations imprévisibles du coût du pétrole;
- Développer des compétences nouvelles et requises pour l'exploitation et l'entretien des bus électriques;
- Mobiliser les employés via un projet porteur;
- Contribuer à l'image de marque positive pour la STM comme chef de file en développement durable.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	12,1	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	3,2
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	12,1	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	3,2
Financement														
Gouvernement provincial	4,5	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	1,2
Gouvernement fédéral	4,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	1,1
Agglomération de Montréal	0,9	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	0,2
STM	2,1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	0,7
Total	12,1	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,3	3,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													82 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-19

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages

L'inspection visuelle de 45 sites avec aires de circulation de la STM a permis d'établir l'état de ces actifs en identifiant le type de dégradation et en leur attribuant un degré de sévérité (faible, moyen et majeur). L'analyse de la situation a servi à déterminer les besoins en entretien préventif (scellement de fissures, réparation locale) et en travaux de réfection partielle ou complète requis jusqu'en 2021. Ainsi, ce programme vise à regrouper la réfection des dalles et du pavage des centres de transport, des garages, des centres d'attache et des ateliers, des stations de métro, des boucles et des terminus de bus, des stationnements ainsi que des bâtiments administratifs de la STM. La stratégie de réalisation de ce projet repose sur l'intervention en mode planifié, avec la mise en place de mesures transitoires pour minimiser l'impact sur l'exploitation des bus et des sites.

Les objectifs du programme sont :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Optimiser la mise en œuvre en mode planifié permettant une meilleure compétitivité au niveau des coûts;
- Diminuer le nombre d'interventions d'urgence afin de minimiser les impacts sur l'exploitation;
- Améliorer la qualité et la sécurité de la surface de circulation pour les véhicules et les piétons;
- Améliorer le confort de roulement pour nos clients et pour les chauffeurs de bus.

<i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	10,8	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	0,5
Non Capitalisable	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-
Total	11,1	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,5
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	11,1	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,5
Total	11,1	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2020

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 132 édicules
936	Voitures de métro : 423 voitures de métro MR-73 (mises en service en 1976) 513 (57 trains) voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
2	Laveurs de voitures de métro
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
45	Ascenseurs répartis dans 16 stations, dont 15 complètement accessibles
104	Œuvres d'art
87	Postes de ventilation mécanique (155 ventilateurs)
4	Ventilateurs jet
148	Puits de ventilation naturelle
265	Postes de pompage
7	Postes de district
67	Postes de redressement
21	Groupes électrogènes

193	Postes secondaires de distribution
331	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
208	Appareils de voie
456	Câblage : 324 km de câblage 12 / 25 kVca 132 km de câblage 750 Vcc
30	Locotracteurs et drisines
28	Véhicules de travaux spécialisés
71	Plates-formes ferroviaires
23	Équipements embarqués pour travaux
77	Attelages pour véhicules et plates-formes de travaux

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

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

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2021 à 2030, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 70 % des investissements totaux autorisés, soit 5,1 G\$.

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

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

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

Consacrant une somme totale de plus de 0,7 G\$ pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité, la STM améliorera l'accessibilité physique de ses infrastructures, facilitera les déplacements verticaux, fidélisera davantage la clientèle et améliorera le service à la clientèle. De plus, cette amélioration devrait contribuer à faciliter le transfert d'une partie de la clientèle du TA vers le réseau régulier.

Dans un souci constant d'amélioration de l'expérience client et de concert avec le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et les ministères concernés, la construction d'un deuxième lien entre la station de métro Vendôme et le CUSM desservira davantage les différentes clientèles. Ce projet est prévu être terminé en 2021.

Le projet de prolongement de la ligne bleue de Saint-Michel à Anjou permettra l'ajout de cinq stations universellement accessibles (5,8 km), d'un terminus de bus et de stationnements incitatifs dans le secteur est de Montréal. Une première somme de plus de 0,8 M\$ est déjà autorisée afin de mener à bien la première phase du projet qui vise, entre autres, la complétion du dossier

d'affaires et l'acquisition de terrains et immeubles pour la réalisation de ce projet d'envergure.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra ses investissements dans ses différentes infrastructures afin de répondre aux besoins de sa clientèle, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui injecteront près de 1,7 G\$ au cours des cinq prochaines années.

Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre de ses programmes de rénovation du métro et dans un souci constant d'optimisation, la STM compte agrandir le centre d'attache Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Une somme de 67 M\$ est prévue d'ici 2022. De plus, le projet Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest prévoit également acquérir 15 véhicules de travaux afin d'optimiser les différents besoins grandissants.

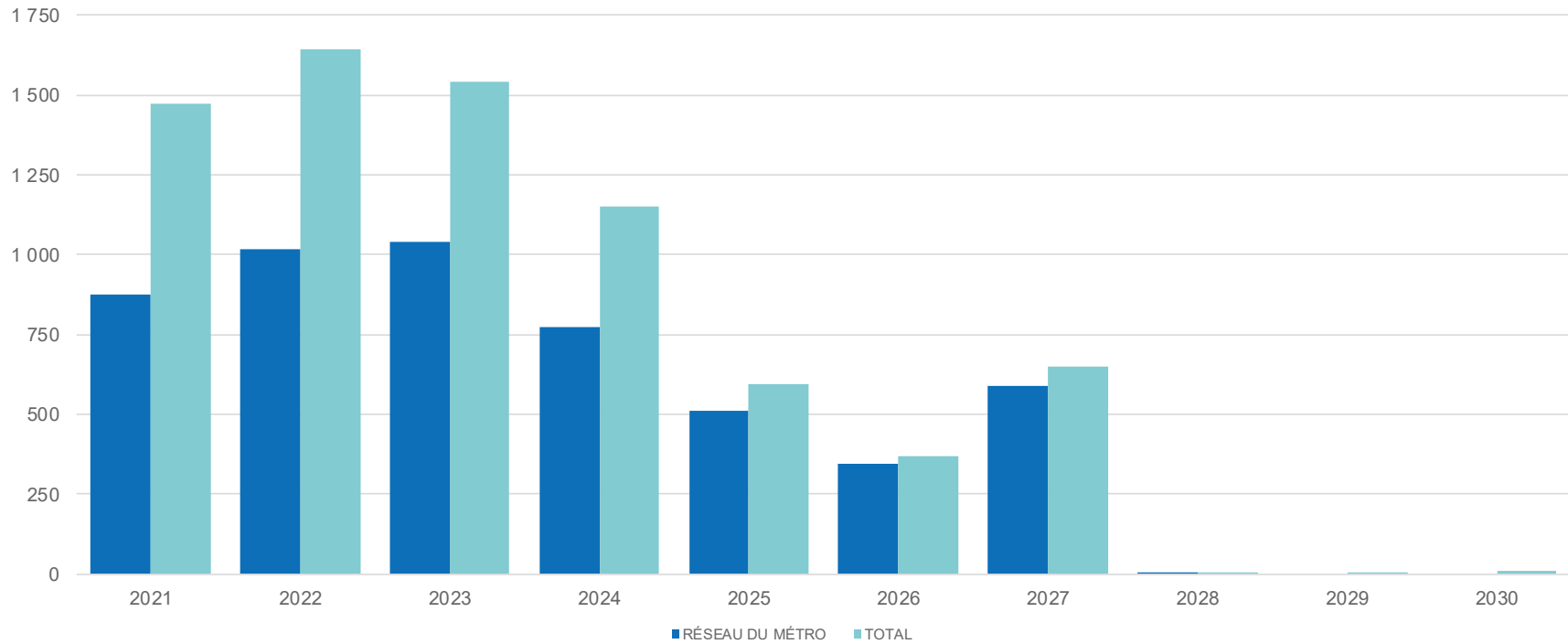
Un investissement de plus de 80 M\$ est requis par le projet postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1, qui vise à convertir deux des trois postes de distribution de l'électricité de 12,5 kV à 25 kV. Ce changement est requis suite à l'amorce de conversion d'Hydro-Québec de tous ses postes de distribution.

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

Réseau du métro

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

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



Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO*

AUTORISÉS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
(en millions de dollars)		et avant											et après	Projet	2021-2030
MET-01	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 680,3	20,1	29,9	53,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 784,1	103,8
MET-02	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	313,5	176,6	8,7	82,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	268,2
MET-03	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	224,5	2,6	4,1	26,8	-	-	-	-	-	-	-	-	258,0	33,5
MET-04	Réno-Systèmes - phase 3	466,0	15,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	34,0
MET-05	Réno-Systèmes - phase 4	261,7	99,2	88,8	71,8	61,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	320,8
MET-06	Réno-Systèmes - phase 5	19,1	64,8	134,7	197,0	168,9	162,3	58,8	-	-	-	-	-	805,6	786,4
MET-07	Prolongement de la ligne bleue	93,0	127,7	91,7	22,7	90,7	37,1	13,2	353,4	-	-	-	-	829,5	736,5
MET-08	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	90,4	123,3	98,5	49,6	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	271,4
MET-09	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	3,3	25,0	75,8	83,3	81,4	44,2	10,4	-	-	-	-	-	323,4	320,1
MET-10	Réno-Infrastructures - phase 2	191,7	46,2	46,5	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	111,6
MET-11	Réno-Infrastructures - phase 3	12,9	40,5	115,8	153,5	104,5	56,2	20,6	-	-	-	-	-	504,0	491,1
MET-12	Garage Côte-Vertu	333,6	52,0	114,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	166,5
MET-13	Portes palières sur la ligne orange Nouveau	4,0	3,6	54,3	92,1	109,8	109,4	89,2	105,7	-	-	-	-	568,1	564,1
MET-14	Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest Nouveau	10,0	2,5	53,7	99,5	65,0	65,0	121,1	-	-	-	-	-	416,8	406,8
MET-15	Contrôle de trains - ligne bleue Nouveau	3,2	1,8	22,8	46,8	67,1	23,0	30,4	130,7	-	-	-	-	325,7	322,6
MET-16	Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1	1,6	6,5	14,3	22,5	21,9	12,9	0,8	-	-	-	-	-	80,5	78,9
MET-17	Prolongation de la durée de vie des MR-73	47,7	11,1	10,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,1	21,4
MET-18	Agrandissement du centre d'attache Viau	40,4	23,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	26,6
MET-19	Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)	16,7	12,2	11,1	14,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	57,5	40,8
MET-20	Nouvel édifice et nouveau lien piétonnier - Vendôme	25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,4
MET-21	Capacité électrique du poste de district Legendre	36,8	2,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,6	2,8
MET-22	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	4,7	9,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	10,2
MET-23	Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	9,6	2,1	2,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	5,3
	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs Nouveau	4,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	0,1
	Débit-Crédit dans les loges Nouveau	2,2	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	1,9
	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	0,6	1,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
	Laveur de bogie et pièces métro	0,9	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	0,8
	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,7	0,7
TOTAL - AUTORISÉS		3 899,3	876,1	1 016,8	1 038,2	774,2	510,2	344,5	589,9	0,0	-	-	-	9 049,1	5 149,8

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

Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Prolongement de la ligne bleue - réalisation	-	-	390,7	518,9	685,0	686,6	670,8	239,3	-	-	-	-	3 191,1	3 191,1
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI métro) - phase 1	0,0	1,3	2,3	14,8	14,8	14,8	-	-	-	-	-	-	48,0	48,0
Révision Entretien des véhicules de travaux	-	-	0,5	1,0	1,0	1,8	-	-	-	-	-	-	4,3	4,3
TOTAL - DÉFINITION	0,0	1,3	393,5	534,7	700,8	703,2	670,8	239,3	-	-	-	-	3 243,4	3 243,4
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Prolongement de la durée de vie des MR-73 - phase 2	-	-	4,7	2,4	2,2	1,5	1,7	-	-	-	-	-	12,5	12,5
Prolongement de la durée de vie des MR-73 - phase 3	-	-	-	-	-	-	2,6	2,5	1,7	8,2	15,9	36,6	67,6	30,9
Réno-systèmes - phase 6	-	-	-	10,0	50,0	110,0	175,0	250,0	250,0	155,0	-	-	1 000,0	1 000,0
Réno-systèmes - phase 7	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	100,0	225,0	664,0	1 000,0	336,0
Réno-Infrastructures - phase 4	-	-	-	10,0	75,0	150,0	175,0	175,0	150,0	60,0	5,0	-	800,0	800,0
Réno-Infrastructures - phase 5	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	75,0	150,0	565,0	800,0	235,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	24,0	54,0	518,0	600,0	82,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	-	-	2,4	24,0	44,0	64,0	92,0	88,0	60,0	25,6	-	400,0	400,0
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV - phase 2	-	-	-	-	-	-	0,1	16,7	4,3	7,2	23,0	48,7	100,0	51,3
2111 Berri	1,4	4,0	11,1	11,9	-	-	-	-	-	-	-	-	28,5	27,0
Élargir massif et bande jaune en tunnel	-	0,6	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
Remplacement train dépoussiéreur	0,1	0,5	1,8	0,3	0,3	0,2	14,8	-	-	-	-	-	18,0	17,9
TOTAL - IDENTIFICATION	1,5	5,1	18,3	37,0	151,4	305,7	433,2	536,2	519,0	489,4	498,5	1 832,3	4 827,7	2 993,8
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	3 900,8	882,5	1 428,5	1 609,9	1 626,4	1 519,1	1 448,5	1 365,3	519,1	489,4	498,5	1 832,3	17 120,3	11 387,1

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

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

Programme d'aide
PAGITC – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

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

En plus d'inclure l'acquisition de 17 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet. Également, ce projet inclut les coûts de valorisation de vieilles voitures de métro MR-73 selon les dernières normes environnementales.

Nombre de trains	2020	2021	Total
Total	7	10	17

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la capacité de transport;
- Améliorer la fiabilité du métro;
- Améliorer l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	313,4	175,7	8,7	82,9	-	-	-	-	-	-	-	-	580,7	267,3
Non Capitalisable	0,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,9
Total	313,5	176,6	8,7	82,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	268,2
Financement														
Gouvernement provincial	162,4	91,0	4,5	42,9	-	-	-	-	-	-	-	-	300,8	138,4
Gouvernement fédéral	116,1	65,1	3,2	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	215,1	99,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	35,0	20,5	1,0	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	65,8	30,8
Total	313,5	176,6	8,7	82,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	268,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													89 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, FCC – 33.3 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 3

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis un peu plus de 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis plus de 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	466,0	15,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	34,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	466,0	15,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	34,0
Financement														
Gouvernement provincial	224,1	7,4	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	234,6	10,5
Gouvernement fédéral	143,1	4,8	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,8	6,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	98,8	3,7	13,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115,6	16,8
Total	466,0	15,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	34,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 4

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis un peu plus de 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis plus de 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	261,0	98,6	84,1	68,4	57,9	-	-	-	-	-	-	-	570,0	309,0
Non Capitalisable	0,7	0,6	4,7	3,4	3,1	-	-	-	-	-	-	-	12,5	11,8
Total	261,7	99,2	88,8	71,8	61,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	320,8
Financement														
Gouvernement provincial	181,0	66,4	56,1	44,7	40,6	-	-	-	-	-	-	-	388,8	207,8
Gouvernement fédéral	20,8	5,1	5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	10,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	59,9	27,7	27,6	27,1	20,4	-	-	-	-	-	-	-	162,7	102,8
Total	261,7	99,2	88,8	71,8	61,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	320,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													72 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Réno-Systèmes – phase 5

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis un peu plus de 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis plus de 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	19,0	64,3	133,8	195,6	167,7	161,2	58,4	-	-	-	-	-	800,0	781,0
Non Capitalisable	0,1	0,4	0,9	1,4	1,2	1,1	0,4	-	-	-	-	-	5,5	5,4
Total	19,1	64,7	134,7	197,0	168,9	162,3	58,8	-	-	-	-	-	805,5	786,4
Financement														
Gouvernement provincial	11,6	48,0	99,7	145,6	124,9	120,0	43,4	-	-	-	-	-	593,2	581,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	7,5	16,7	35,0	51,4	44,0	42,3	15,4	-	-	-	-	-	212,3	204,8
Total	19,1	64,7	134,7	197,0	168,9	162,3	58,8	-	-	-	-	-	805,5	786,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ

201605 / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939 /
154-19-8044

Programmes d'aide

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

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

Ce projet consiste à livrer :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	92,9	127,6	91,7	22,7	90,7	37,1	13,2	353,4	-	-	-	-	829,3*	736,4
Non Capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	93,0	127,7	91,7	22,7	90,7	37,1	13,2	353,4	-	-	-	-	829,5	736,5
Financement														
Gouvernement provincial	66,4	106,6	71,6	16,2	86,6	36,9	13,0	318,0	-	-	-	-	715,3	648,9
Gouvernement fédéral	16,3	20,6	19,7	6,5	4,0	0,2	0,2	34,5	-	-	-	-	102,0	85,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	10,3	0,5	0,4	-	0,1	-	-	0,9	-	-	-	-	12,2	1,9
Total	93,0	127,7	91,7	22,7	90,7	37,1	13,2	353,4	-	-	-	-	829,5	736,5

POURCENTAGE DE SUBVENTION

99 %

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

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Infrastructures – phase 2

La valeur des infrastructures du réseau du métro est estimée à 25 G\$. Cette catégorie d'actifs englobe les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages, les ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie d'utilisation est essentielle au maintien d'un service sécuritaire.

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

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

Les réfections porteront sur :

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

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	191,2	46,1	46,4	17,6	-	-	-	-	-	-	-	-	301,3	110,1
Non Capitalisable	0,5	0,1	0,1	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,5
Total	191,7	46,2	46,5	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	111,6
Financement														
Gouvernement provincial	125,0	32,8	34,5	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	203,3	78,3
Gouvernement fédéral	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,9	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	47,8	13,4	12,0	7,9	-	-	-	-	-	-	-	-	81,1	33,3
Total	191,7	46,2	46,5	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	111,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-12

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Garage Côte-Vertu

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet 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)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	332,9	51,9	107,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	492,3*	159,3
Non Capitalisable	0,7	0,1	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	7,2
Total	333,6	52,0	114,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	166,5
Financement														
Gouvernement provincial	186,7	38,7	79,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	305,2	118,5
Gouvernement fédéral	87,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	87,8	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	59,1	13,3	34,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	107,1	48,0
Total	333,6	52,0	114,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	166,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													79 %	

* 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- 13

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201818 / R-196 / 154-18-7628

Programme d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Nouveau

Portes palières sur la ligne orange

L'achalandage de la ligne orange est en forte croissance depuis les années 2010. Aussi, elle augmentera significativement suite à la mise en service du prolongement de la ligne bleue ainsi que du REM (Réseau Express Métropolitain). Le projet consiste à installer des murs de portes palières sur l'ensemble des 31 stations de la ligne orange qui permettront de contrôler les accès aux zones de circulation des trains dans les stations.

L'installation de portes palières consiste principalement pour chaque station en :

- Des travaux préparatoires et connexes sur les quais (nez de quais et relocalisation d'équipements impactés par la mise en place de portes palières hautes);
- L'installation et la mise en service des murs de portes palières, sans interruption de l'exploitation, comprenant l'interface avec le système de contrôle de trains.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le nombre d'arrêts de service causés par les facteurs humains;
- Améliorer la régularité et la fiabilité du service;
- Augmenter le sentiment de sécurité des clients;
- Offrir une fréquence optimale pour répondre à la demande;
- Diminuer l'impact du prolongement de la ligne bleue sur l'offre de service de la ligne orange.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	2,7	3,5	49,2	91,3	108,9	108,8	89,2	105,7	-	-	-	-	559,3	556,6
Non Capitalisable	1,3	0,1	5,1	0,8	0,9	0,6	-	-	-	-	-	-	8,8	7,5
Total	4,0	3,6	54,3	92,1	109,8	109,4	89,2	105,7	-	-	-	-	568,1	564,1
Financement														
Gouvernement provincial	1,7	2,0	36,0	67,5	80,7	80,6	65,9	78,7	-	-	-	-	413,1	411,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,3	1,6	18,3	24,6	29,1	28,8	23,3	27,0	-	-	-	-	155,0	152,7
Total	4,0	3,6	54,3	92,1	109,8	109,4	89,2	105,7	-	-	-	-	568,1	564,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-14

Numéro de projet STM / RE / MTQ

EEF.14.00.04 / R-206 / 154-15-7352 / 154-19-8052

Programme d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Nouveau

Centre d'attache – secteur nord-ouest (CANO)

Le réseau du métro actuel comporte 68 stations, 71 km de voies doubles et trois centres d'attache (CA). Ces CA permettent de garer, charger et entretenir les véhicules de travaux. Ces véhicules de travaux sont requis afin d'effectuer les divers travaux d'entretien sur le réseau et servent également aux différents projets de réfection et de développement du réseau. Le réseau du métro est actuellement saturé en terme de capacité d'entretien puisque les CA existants ont atteint leur pleine capacité et ne peuvent 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.

Ce nouveau CA permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs, à bonifier l'offre de service en terme d'entretien, mais aussi à garantir une répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau durant la nuit. Dans le but d'optimiser les déplacements, une nouvelle répartition des zones de couverture des véhicules de travaux est proposée avec l'implantation du CA dans la zone nord-ouest du réseau du métro. Ce nouveau CA 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 deuxième 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 CA permettra de stationner, charger et décharger 15 véhicules de travaux spécifiquement pour l'entretien des équipements fixes et possèdera 3 positions près de l'atelier d'entretien du matériel roulant (EMR).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Augmenter le nombre de convois de véhicules de travaux qui seront en mesure de donner les services de maintien et entretien des actifs;
- Augmenter le temps de travail que disposent les travailleurs pour effectuer leurs travaux en tunnel, pour l'ensemble des convois sur le réseau lors d'une nuit de travail;
- Diminuer les coûts d'énergie et d'entretien des locotracteurs (électriques vs diesel);
- Réduire le bruit, les émissions de polluants et les GES en tunnel grâce à l'utilisation de locotracteurs électriques;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	9,9	2,4	53,0	98,9	64,7	63,7	118,2	-	-	-	-	-	410,9*	400,9
Non Capitalisable	0,1	0,1	0,7	0,6	0,3	1,3	2,9	-	-	-	-	-	5,9	5,9
Total	10,0	2,5	53,7	99,5	65,0	65,0	121,1	-	-	-	-	-	416,8	406,8
Financement														
Gouvernement provincial	7,3	1,8	38,9	73,2	47,5	46,8	86,8	-	-	-	-	-	302,3	295,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,7	0,7	14,8	26,3	17,5	18,2	34,3	-	-	-	-	-	114,5	111,8
Total	10,0	2,5	53,7	99,5	65,0	65,0	121,1	-	-	-	-	-	416,8	406,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimé à 37,2 M\$, portant ainsi le budget total du projet à 448,1 M\$.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-15

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201901 / R-203 / 154-19-8054 / 154-19-8053

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

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. En effet, il est prévu que le système de contrôle de train actuel aura atteint sa fin de vie utile en 2026. Le projet Contrôle de trains - ligne bleue vise à remplacer le système actuel de contrôle de trains à cantons fixes par un système de type CBTC (« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »).

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	3,0	1,7	22,8	46,8	67,1	23,0	30,4	122,7	-	-	-	-	317,4*	314,5
Non Capitalisable	0,2	0,1	-	-	-	-	-	8,0	-	-	-	-	8,3	8,1
Total	3,2	1,8	22,8	46,8	67,1	23,0	30,4	130,7	-	-	-	-	325,7	322,6
Financement														
Gouvernement provincial	2,1	1,2	16,8	34,3	49,2	16,8	22,3	90,0	-	-	-	-	232,7	230,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,1	0,6	6,0	12,5	17,9	6,2	8,1	40,7	-	-	-	-	93,0	92,0
Total	3,2	1,8	22,8	46,8	67,1	23,0	30,4	130,7	-	-	-	-	325,7	322,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													71 %	

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimé à 19.1 M\$, portant ainsi le budget total du projet à 336.5 M\$.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-16

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Postes abaisseurs – 25 kV/12 kV – phase 1

Depuis quelques années, Hydro-Québec a amorcé un virage afin de convertir tous ses postes de distribution de 12,5 kV à 25 kV. Cette conversion a un impact direct sur l'alimentation électrique de trois postes de district STM exploités à 12,5 kV. Les objectifs visés par Hydro-Québec par ce plan de conversion sont de répondre à la demande croissante en énergie électrique sur l'île de Montréal sans ajouter de nouveaux postes de distribution, d'uniformiser le réseau de distribution sur l'ensemble du Québec et de réduire ses coûts d'exploitation.

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Assurer l'alimentation électrique du métro.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	1,6	6,5	14,2	22,3	21,8	12,8	0,8	-	-	-	-	-	80,0	78,4
Non Capitalisable	-	-	0,1	0,2	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Total	1,6	6,5	14,3	22,5	21,9	12,9	0,8	-	-	-	-	-	80,5	78,9
Financement														
Gouvernement provincial	1,2	4,9	10,6	16,6	16,2	9,6	0,6	-	-	-	-	-	59,7	58,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,4	1,6	3,7	5,9	5,7	3,3	0,2	-	-	-	-	-	20,8	20,4
Total	1,6	6,5	14,3	22,5	21,9	12,9	0,8	-	-	-	-	-	80,5	78,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

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

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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

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

Le programme complet des travaux à réaliser sera regroupé en 5 phases d'une durée de 4 à 5 ans, comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	47,7	11,1	10,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,1	21,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	47,7	11,1	10,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,1	21,4
Financement														
Gouvernement provincial	33,8	8,3	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46,0	12,2
Gouvernement fédéral	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	11,7	2,8	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,9	9,2
Total	47,7	11,1	10,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,1	21,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													70 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-18

Numéro de projet STM / RE / MTQ

EEF.14.00.02 / R-162 / 154-17-7878 / 154-17-7818

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant, PAGTCP

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Agrandissement du centre d'attachement Viau

Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre des programmes Réno-Infrastructures (RI) et Réno-Systèmes (RS), la Direction Entretien des équipements fixes (EÉF) doit améliorer la capacité des centres d'attachement (CA) en faisant une meilleure répartition des travaux dans le réseau.

Le parc de convois de véhicules de travaux doit donc être augmenté et des places de stationnement supplémentaires doivent être ajoutées. Ainsi, les CA auront plus de latitude opérationnelle et le temps de déplacement des convois sera optimisé.

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	40,4	23,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	26,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	40,4	23,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	26,6
Financement														
Gouvernement provincial	13,0	7,8	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,7	8,7
Gouvernement fédéral	20,6	12,4	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34,5	13,9
Agglomération de Montréal	5,9	3,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,9	4,0
STM	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-
Total	40,4	23,8	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,0	26,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-19

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien 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 varient 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.

Le but ultime 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 services pour les systèmes critiques 24/7;
- Réduire le nombre et la durée des interruptions de service des systèmes métro en mitigeant les risques.

Au total 50 initiatives ont été identifiées et regroupées sous 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.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	15,6	11,5	9,9	12,8	3,6	-	-	-	-	-	-	-	53,4	37,8
Non Capitalisable	1,1	0,7	1,1	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	3,0
Total	16,7	12,2	11,0	14,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	57,5	40,8
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	16,7	12,2	11,0	14,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	57,5	40,8
Total	16,7	12,2	11,0	14,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	57,5	40,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

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

Programme d'aide

Décret

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier – Vendôme

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

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

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

Solution proposée :

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,4
Financement														
Gouvernement provincial	25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	25,7	3,7	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1*	19,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													100 %	

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

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-21

Numéro de projet STM / RE / MTQ
GPM.15.00.02 / R-165 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Capacité électrique du poste de district Legendre

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

Présentement, le poste de district Legendre débite près du maximum de sa capacité et de nouvelles charges doivent encore y être ajoutées. En effet, dans les prochaines années, plusieurs projets sont prévus dans le secteur du poste de district Legendre et leurs charges viendront se raccorder électriquement à celui-ci, notamment le nouveau complexe Crémazie, l'arrivée des nouveaux trains AZUR et l'électrification des 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 kilovolts (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 d'actifs;
- Diminuer les risques de contamination des sols dû au remplacement de transformateurs à l'huile par des transformateurs à sec.

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	36,8	2,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,6	2,8
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	36,8	2,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,6	2,8
Financement														
Gouvernement provincial	10,8	0,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,8
Gouvernement fédéral	17,4	1,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	1,3
Agglomération de Montréal	5,0	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	0,4
STM	3,6	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	0,3
Total	36,8	2,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,6	2,8

POURCENTAGE DE SUBVENTION

90 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-22

Numéro de projet STM / RE / MTQ
851404 / R-148 / 154-14-7106 / 154-17-7304

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Électrification des véhicules de travaux en tunnel

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

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

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	4,5	9,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	10,2
Non Capitalisable	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	4,7	9,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	10,2
Financement														
Gouvernement provincial	1,3	3,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	4,0
Gouvernement fédéral	1,9	4,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,9	5,0
Agglomération de Montréal	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
STM	1,1	1,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	1,2
Total	4,7	9,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	10,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													85 %	

Transport adapté

Transport adapté

SOMMAIRE

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

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

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

ACTIFS TA AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2020

86	Minibus
1	Centre de transport

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ*

AUTORISÉS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>													
		<i>et après</i>											Total	Total PI	
													Projet	2021-2030	
TA-01	EXTRA Connecte	17,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	0,3
TA-02	Acquisition de minibus TA - phase 2	9,0	2,7	1,9	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	7,5
	Démonstration minibus électrique au TA Nouveau	1,2	2,9	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	4,2
TOTAL - AUTORISÉS		27,7	5,9	3,0	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	39,8	12,0
DÉFINITION		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>													
		<i>et après</i>											Total	Total PI	
													Projet	2021-2030	
TOTAL - DÉFINITION															
IDENTIFICATION		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>													
		<i>et après</i>											Total	Total PI	
													Projet	2021-2030	
	Acquisition de minibus - phase 3	-	-	-	0,2	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	-	-	24,7	24,7
	Mise à niveau Accès - phase 2	-	2,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	6,0
TOTAL - IDENTIFICATION		-	2,0	4,0	0,2	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	-	-	30,7	30,7
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ		27,7	7,9	7,0	3,4	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	-	-	70,5	42,7

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

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

EXTRA Connecte

Le Transport adapté (TA) de la STM offre un service de transport en commun de porte-à-porte pour des personnes à mobilité réduite. La réalisation de ce projet permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

Ce projet prévoit, entre autres, le développement d'outils d'information destinés à la clientèle, plus spécifiquement : le rappel du déplacement la veille, l'avis d'arrivée imminente du véhicule, les avis d'annulations et de retards par la STM, et l'affichage de l'heure d'arrivée estimée du véhicule sur le site web du TA.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Bonifier l'offre de service au TA et la qualité de vie des clients;
- Réaliser des économies par la réduction des annulations tardives et du temps d'embarquement;
- Réduire les coûts de déplacement et éviter les coûts liés à la croissance.

<i>(en millions de dollars)</i>	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	15,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,6	0,3
Non Capitalisable	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-
Total	17,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	0,3
Financement														
Gouvernement provincial	4,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	0,1
Gouvernement fédéral	7,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2	0,1
Agglomération de Montréal	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-
STM	4,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	0,1
Total	17,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	0,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

Transport adapté

FICHE DE PROJET TA-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ
500400 / R-186 / 154-19-7654 / 154-19-8253

Programmes d'aide
SOFIL 3 et 4 Comptant, PAGTCP- 50 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Acquisition de minibus TA – phase 2

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

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

Nombre de minibus	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Minibus - TA	14	18	14	11	15	72
Minibus – transport urbain	11	1	-	-	-	12
Total	25	19	14	11	15	84

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

- D'assurer une planification financière contrôlée grâce au lissage des acquisitions, soit 14 minibus en moyenne par année;
- D'atteindre et maintenir un taux de réserve inférieur à 15 % en misant sur la mise en place de plans d'optimisation pour une plus grande efficacité de l'entretien et de la maintenance;
- D'atteindre et maintenir un âge moyen des véhicules inférieur à 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)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	9,0	2,7	1,9	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	7,5
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	9,0	2,7	1,9	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	7,5
Financement														
Gouvernement provincial	2,9	0,8	1,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	3,3
Gouvernement fédéral	4,2	1,2	0,8	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	3,2
Agglomération de Montréal	1,1	0,3	0,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	0,6
STM	0,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	0,4
Total	9,0	2,7	1,9	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	7,5

POURCENTAGE DE SUBVENTION

93 %

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF*

AUTORISÉS		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Total	Total PI	
													Projet	2021-2030	
ADM-01	Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018	18,7	10,0	4,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	14,6
ADM-02	Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS) Nouveau	4,7	12,0	5,5	0,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	25,3	20,6
	Programme Amélioration OPUS (PAO) Nouveau	1,5	2,5	0,7	1,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	6,7	5,2
ADM-03	Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	9,9	3,2	3,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	7,9
ADM-04	Plan de maintien de la solution OPUS	15,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	0,6
	Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	3,4	4,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,6	5,2
	Employé numérique - phases 2 et 3	4,7	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	3,1
	Solution Gestion des Apprentissages (SGA)	2,3	2,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	2,6
	Programme Gestion des Risques Technologiques et de Sécurité (GRTS)	3,0	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	0,8
	Améliorations conventions collectives Nouveau	2,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	1,0
TOTAL - AUTORISÉS		66,2	39,8	14,7	4,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	128,1	61,8
DÉFINITION		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Total	Total PI	
													Projet	2021-2030	
	Migration du progiciel Hastus - phase 2	0,6	8,3	8,5	6,9	4,3	-	-	-	-	-	-	-	28,5	28,0
	Programme de valorisation des données	0,7	0,5	2,5	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	7,0
	Optimisation du processus de facturation Projet PM	0,1	-	0,2	0,5	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	2,7	2,7
TOTAL - DÉFINITION		1,3	8,8	11,1	11,4	5,3	1,0	-	-	-	-	-	-	39,0	37,6
IDENTIFICATION		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Total	Total PI	
													Projet	2021-2030	
	Évolution technologique - secteurs d'entretien	0,2	4,5	5,5	5,5	5,3	5,0	3,0	3,0	3,0	-	-	-	35,0	34,8
	Évolution de la solution technologique iBUS	0,2	5,0	5,0	5,0	5,0	4,8	-	-	-	-	-	-	25,0	24,8
	Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - BUS (PREP-BUS)	0,5	3,5	4,0	4,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	15,0	14,5
	Mise à niveau SAP	-	-	-	1,0	5,0	4,0	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
TOTAL - IDENTIFICATION		0,9	13,0	14,5	15,5	18,3	13,8	3,0	3,0	3,0	-	-	-	85,0	84,1
TOTAL - ADMINISTRATIF		68,5	61,5	40,3	31,8	26,1	14,8	3,0	3,0	3,0	-	-	-	252,0	183,5

* 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
300114 / R-180-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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

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

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

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

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	18,7	10,0	4,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	14,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	18,7	10,0	4,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	14,6
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	18,7	10,0	4,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	14,6
Total	18,7	10,0	4,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	33,3	14,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-02

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

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 qui se terminera le 31 décembre 2020. 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 12 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;
- Maintenir le niveau actuel de disponibilité de la solution, aujourd'hui supérieur à l'objectif de 99,8 %;
- Éviter toute augmentation du nombre et de la durée des interruptions de service des équipements;
- Comblent le déficit technologique pour assurer la performance des systèmes et faciliter l'intégration aux technologies plus récentes;
- Assurer la compatibilité des équipements de validation avec le paiement ouvert par carte bancaire.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2020 et avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 et après	Total Projet	Total PI 2021-2030
Investissement														
Capitalisable	3,6	10,1	5,5	0,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	22,3	18,7
Non Capitalisable	1,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	1,9
Total	4,7	12,0	5,5	0,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	25,3	20,6
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,7	12,0	5,5	0,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	25,3	20,6
Total	4,7	12,0	5,5	0,9	2,2	-	-	-	-	-	-	-	25,3	20,6
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 SAINTE GESTION DES DÉPENSES

- a) Directive en matière de capitalisation – Immobilisations (DS FIN 001)
- b) Réduction des dépenses
- c) Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation
- d) Exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société de transport de Montréal (Règlement R-011)
- e) Guide d'acquisition
- f) Plan de contrôle des projets d'investissement
- g) Guide de facturation interne des projets
- h) R-175 Règlement – Gestion contractuelle
- i) Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- j) Code d'éthique
- k) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité
- l) Suivi budgétaire et certification des crédits des activités d'exploitation et d'investissements (DS FIN 012)

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

4. **GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES
(PC 1.17)**
5. **GESTION DE L'INFORMATION (PC 5.02)**
6. **PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE (PC 1.13)**
7. **AUTRES PRATIQUES TOUCHANT LA
GESTION FINANCIÈRE**

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, le Guide des meilleures pratiques en entretien des infrastructures et la politique sur la consultation publique – Réseau du Métro (PC1.14).

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

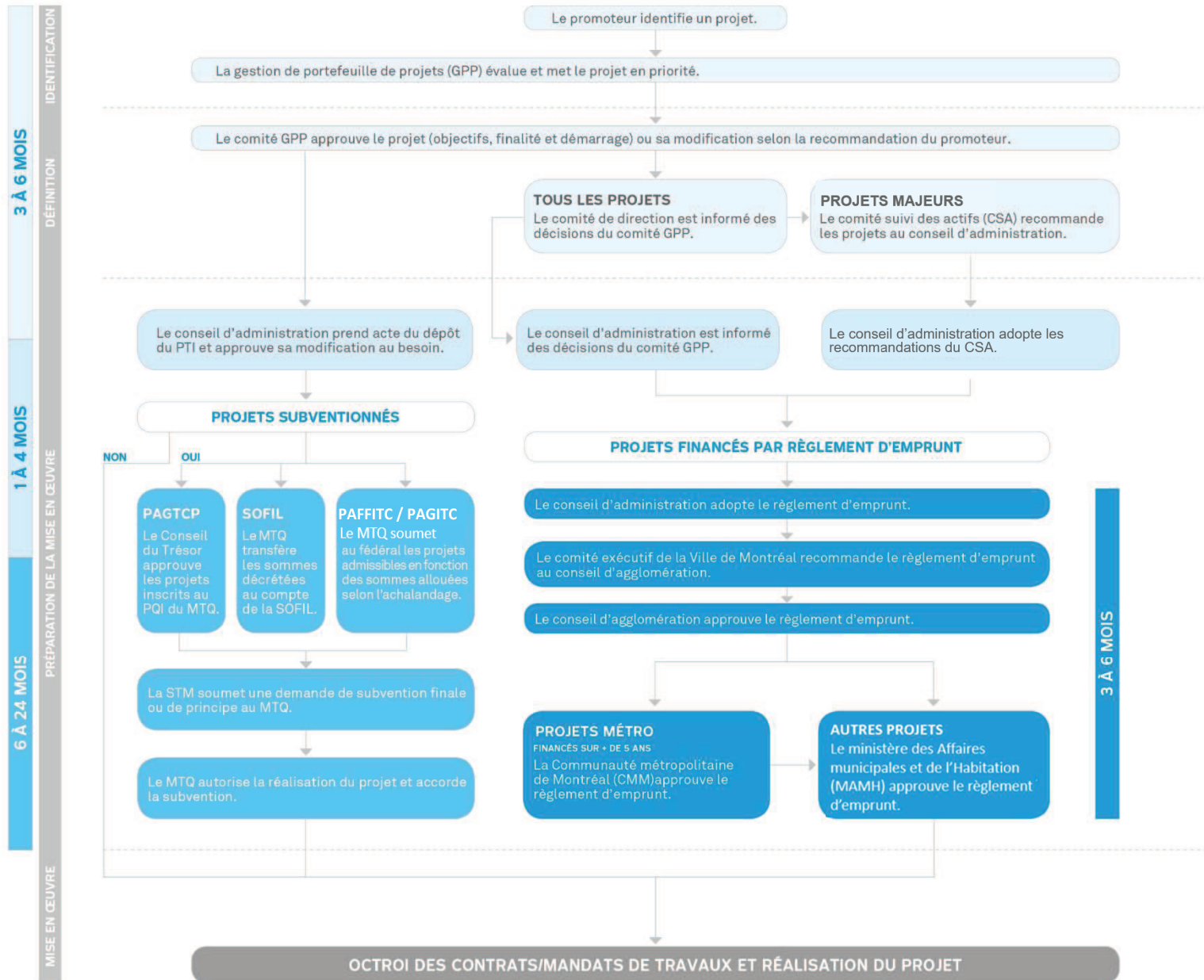
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTQ qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés,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

Volet financement

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

Annexe C

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET



Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES (PAGTCP)

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 70. Au fil du temps, il a été modifié et bonifié par l'ajout de catégories de dépenses admissibles. Les subventions accordées dans le cadre de ce programme sont majoritairement versées au remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

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

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

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	48,5 %
	Gouvernement provincial	36,5 %
	Agglomération de Montréal	<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 dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012 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 dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012, 609-2014 du 23 juin 2014, 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 647,7 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 vélo-stations.	
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 dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012, 609-2014 du 23 juin 2014, 236-2017 du 22 mars 2017 et 1043-2019 du 16 décembre 2019.

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

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

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

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

Ces projets sont liés :

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

Une première phase d'investissements totalisant 923,7 M\$ a donc été divulguée et elle couvre la période allant du 1^{er} avril 2016 jusqu'au 31 mars 2020. La répartition des sommes entre les provinces s'est effectuée en fonction des données de l'achalandage de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) pour l'année 2014. Le montant attribué à la STM est de 740,5 M\$. Le 18 février 2020, le fédéral a accepté de prolonger jusqu'au 30 septembre 2022 quatre projets : le prolongement de la ligne bleue, Réno-Systèmes phase 4, Garage Côte-Vertu et Électrification des véhicules de travaux en tunnel.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

Les investissements admissibles visent le maintien, l'amélioration ou le développement des réseaux de transport en commun et de TA et concernent les catégories d'actifs suivantes : bus, véhicules de service, terminus, centres administratifs, garages, mesures préférentielles aux bus, stationnements d'incitation, biens présentant un caractère innovateur (systèmes de transport intelligent, systèmes d'aide à l'exploitation, systèmes de fidélisation de la clientèle, système de vente et perception des titres, etc.) matériel roulant, équipements et infrastructures du métro et des trains de banlieue, abribus et supports à vélo.

Les investissements admissibles comprennent :

- Les projets d'immobilisations visant à acquérir, remettre en état, optimiser ou moderniser les réseaux de transport en commun, ou en améliorer l'efficacité, l'accessibilité et/ou la sécurité;
- Les dépenses visant à appuyer la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun;
- Les dépenses à l'appui de la conception et de la planification de l'agrandissement des réseaux de transport en commun et des améliorations à apporter à ces derniers, notamment les mesures et les études relatives à la demande en transport et les projets pilotes portant sur des technologies novatrices et 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 MTQ 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 toutes les Québécoises et de tous les 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, laquelle a été approuvée par le décret numéro 680-2018 du 1^{er} juin 2018, a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada 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.

Au moment de la préparation du PI 2021-2030, les modalités du programme d'aide n'étaient pas encore connues.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral 40 % (développement) ou 50 % (maintien) Gouvernement provincial 60 %, 55 %, 50 %, 45 % 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

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EBI	Entente bilatérale intégrée
EXO	Regroupement des services de trains, bus et de TA desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
FIN	Numéro de financement
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GR	Grande Révision
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
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

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

Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Planification et Finances

Direction Finances

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

stm.info