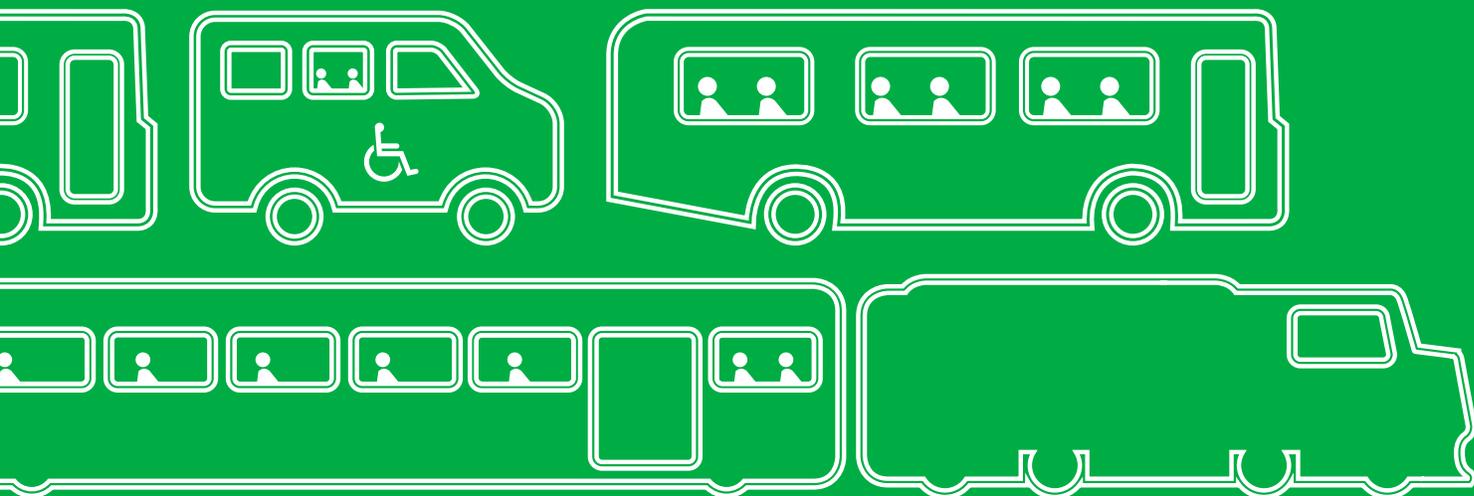


Programme des immobilisations 2018-2027

Adopté - Conseil d'administration
19 octobre 2017



Réseau de transport
métropolitain

Notre mission

Nous transportons les gens avec efficacité et convivialité.

Notre vision

Nous visons l'excellence du service par la proactivité, l'innovation et la flexibilité.

Nos valeurs

Collaboration, innovation, excellence, engagement, respect.

Bâtir le Réseau de transport métropolitain, un projet d'avenir

Depuis le 1^{er} juin dernier, le Réseau de transport métropolitain (RTM) est un nouvel acteur dans le paysage des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. Il rallie l'expertise des Conseils intermunicipaux de transport et de l'Agence métropolitaine de transport – organismes abolis au 31 mai – et prend désormais en charge, pour son territoire, la gestion des services de transport collectif réguliers par autobus et trains de banlieue, incluant le transport adapté.

Quelques mois seulement après la naissance du RTM, nous livrons ici une première édition d'un Programme des immobilisations (PDI) établi sur 10 ans, tel que le prévoit maintenant la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, permettant une véritable vision à long terme du maintien et du développement de nos infrastructures.

Ce premier programme regroupe entre autres les projets issus de la réorganisation des transports collectifs dans la région et les besoins prioritaires des réseaux d'autobus et de trains de banlieue. De plus, en prévoyant des enveloppes de développement, le RTM aura la flexibilité nécessaire pour définir ses besoins et faire face aux défis stimulants qui se présenteront au cours des prochaines années. Un Plan de maintien des actifs est aussi inclus. Celui-ci permettra de répondre aux priorités incontournables en matière de maintien sécuritaire des actifs, tout en développant de manière responsable notre parc d'infrastructures.

Au total, le RTM prévoit des investissements qui s'élèveront à plus de 1 591 millions de dollars sur dix ans, dont 190 millions pour le réseau d'autobus, 968 millions pour le réseau de trains de banlieue, 323 millions pour la mobilité intégrée et le transport adapté ainsi que 100 millions pour les mesures d'atténuation.

Ce premier PDI sera suivi, dans quelques mois, par le premier Plan stratégique organisationnel du RTM qui viendra établir nos orientations stratégiques, nos objectifs et nos axes d'intervention. Il nous permettra de préciser le prochain Programme d'immobilisations 2019-2028.

En déposant notre PDI 2018-2027, nous confirmons aujourd'hui notre engagement à créer des conditions favorables à la consolidation et au développement de notre réseau de transport collectif, tout en continuant d'exercer une gestion rigoureuse de nos infrastructures, selon nos capacités organisationnelles et financières.



Raymond Bachant

Directeur général



Josée Bérubé

Présidente du conseil d'administration

Architecte-urbaniste associée de la firme Provencher Roy

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CCC	Commande centralisée de la circulation
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CGPP	Comité de gestion du portefeuille de projets
CN	Canadien National
CPE	Centre de la petite enfance
CP	Canadien Pacifique
CRM	<i>Customer Relationship Management</i>
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DAF	Dossier d'affaires final
FITC	Fonds pour les infrastructures du transport en commun
GPS	Gestion de projets standardisée
M&O	Montréal et Ottawa
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PDI	Programme des immobilisations
PM	Point milliaire
PPP	Partenariat public-privé
PTI	Programme triennal d'immobilisations
REM	Réseau électrique métropolitain
RTM	Réseau de transport métropolitain
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SQI	Société québécoise des infrastructures
STI	Système de transport intelligent
STM	Société de transport de Montréal

Table des matières

Méthodologie	6
Synthèse du PDI 2018-2027.....	7
Financement des projets inscrits au PDI 2018-2027	12
Plan de maintien des actifs.....	15
Réseau d'autobus	17
RÉALISATION	18
ÉTUDES.....	19
Réseau de trains de banlieue	21
A Infrastructures	22
RÉALISATION	22
ÉTUDES.....	25
B Matériel roulant.....	28
RÉALISATION	28
ÉTUDES.....	28
Mobilité intégrée et accessibilité	30
RÉALISATION	31
ÉTUDES.....	34
Mesures d'atténuation	37
RÉALISATION	38
ÉTUDES.....	38
Annexe	39
Gestion du portefeuille de projets et gestion de projet.....	40

Méthodologie

Le Programme des immobilisations (PDI) 2018-2027 du Réseau de transport métropolitain (RTM) s'inscrit dans la continuité des projets découlant des responsabilités qui lui ont été confiées au 1^{er} juin 2017.

CLASSEMENT DES PROJETS AU PDI – Les projets au PDI sont répartis en deux catégories, soit études et réalisation, en fonction de leur avancement dans le cycle de vie de projet standardisé du RTM présenté en annexe. Les sommes présentées pour chaque projet du PDI s'appuient sur les meilleures estimations disponibles en fonction de l'état d'avancement du projet et de son étalement dans le temps.

Études : Cette catégorie regroupe les opportunités, les projets qui sont en démarrage et planification, ainsi que des enveloppes pour des initiatives ou projets qui peuvent se présenter en cours d'année. Les coûts de réalisation de ces projets ou initiatives présentent différents niveaux de précision selon leur avancement. Il est à noter que cette étape sert notamment à raffiner le degré de précision des coûts de réalisation des projets.

Réalisation : Cette catégorie comprend les projets que le RTM compte avoir autorisés au 1^{er} janvier 2018. En ce qui concerne les programmes, qui regroupent des projets avec divers états d'avancement, ils ont été classés dans cette catégorie quand le RTM compte avoir autorisé au moins un projet découlant du programme au 1^{er} janvier 2018. Les projets autorisés par le RTM sont ceux qui peuvent entamer la phase de réalisation (voir annexe).

RÉSERVE – Le RTM a provisionné au PDI une réserve non cumulative qui a pour objectif de répondre aux éventuels besoins imprévus durant l'exercice en cours.

INVESTISSEMENTS TOTAUX – Les dépenses relatives aux projets présentés dans ce document incluent l'ensemble des coûts net des ristournes des taxes (TPS et TVQ). Il est à noter que pour l'ensemble des dépenses encourues, le RTM, qui relève du palier municipal, ne peut récupérer que la moitié de la TVQ, alors que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pouvait pour sa part la récupérer totalement. Ainsi, certains projets présents au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2018-2019 de l'AMT et ayant été transférés au PDI du RTM ont vu leurs coûts ajustés à la hausse, avec l'ajout de cette portion de taxe non récupérable. Les montants inscrits dans les tableaux ont été arrondis au millier de dollars près.

CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE – Dans le présent document, une lettre identifie la catégorie de portefeuille à laquelle le projet ou l'initiative se rapporte, selon les définitions présentées dans l'encadré. Un projet ou une initiative peut se rapporter à plus d'une catégorie. Les catégories sont les suivantes :

- M** Maintien
- A** Amélioration
- D** Développement

Maintien des actifs : Initiative visant à maintenir ou à rétablir l'état physique d'un actif afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes, de poursuivre son utilisation selon l'usage auquel il est destiné, de réduire la probabilité de défaillance et de contrer sa détérioration. Ceci inclut également les travaux de remplacement des actifs en fin de vie utile de manière à assurer la continuité de la prestation de services.

Amélioration des équipements et des infrastructures existants : Initiative visant à améliorer la qualité des services offerts à la clientèle par le biais du rehaussement ou de l'agrandissement d'équipements ou d'infrastructures existants.

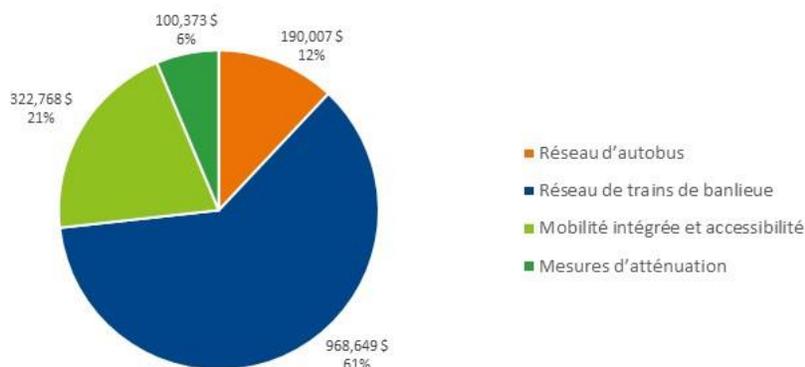
Développement de services : Initiative visant à développer de nouveaux services par l'ajout de matériel roulant ou d'équipements ainsi que la construction d'immobilisations visant le développement des services.

Synthèse du PDI 2018-2027

Des investissements décennaux prévus de 1 591,797 M\$, incluant 411,076 M\$ pour l'année 2018.

INVESTISSEMENTS TOTAUX – Les investissements projetés, incluant les investissements antérieurs aux dix années concernées, représentent 1 753,510 M\$. Aucun investissement ultérieur à la période décennale ne résulte d'engagements pris pendant cette période et, conséquemment, le présent PDI ne présente aucun engagement ultérieur.

Répartition des investissements décennaux (en millions de \$)



RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS – La proportion des investissements liée exclusivement au réseau d'autobus est de 12 % de l'investissement total, comparativement à 61 % pour le réseau de trains de banlieue. Il est à noter que l'ampleur des actifs liés à ces deux réseaux est différente : le RTM n'est pas propriétaire de la flotte d'autobus et des centres d'entretien afférents tandis qu'il l'est pour le réseau de trains de banlieue.

Les investissements totaux sont composés de 31 % de projets visant le maintien des actifs par rapport à 43 % visant l'amélioration et 26 % visant le développement des réseaux. Dans le cas de projets se rapportant à plus d'une catégorie, un partage a été effectué entre les catégories auxquelles elles se rapportent.

Répartition des investissements décennaux selon la catégorie de portefeuille (en millions de \$)

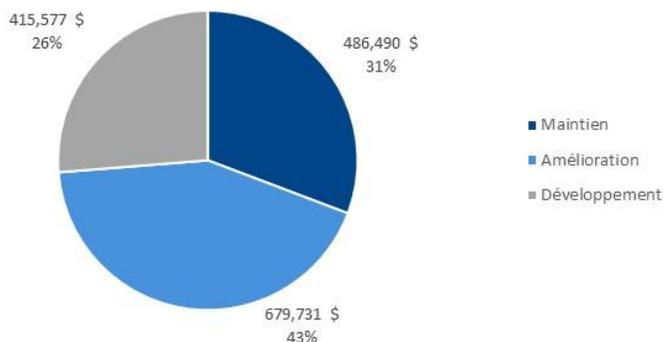


TABLEAU 1 – Sommaire du PDI 2018-2027 du RTM

(en millions de \$)	Investissements au 31/12/2017	2018	TOTAL 2019-2027	GRAND TOTAL	%
RÉSEAU D'AUTOBUS					
TOTAL	6,770	22,408	167,599	196,777	11,2
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
Infrastructures	97,838	290,603	265,875	654,316	37,3
Matériel roulant	18,111	15,888	396,283	430,282	24,6
TOTAL	115,949	306,491	662,158	1 084,598	61,9
MOBILITÉ INTÉGRÉE ET ACCESSIBILITÉ					
TOTAL	35,495	56,804	265,964	358,263	20,4
MESURES D'ATTÉNUATION					
TOTAL	3,499	15,373	85,000	103,872	5,9
RÉSERVE	-	10,000	-	10,000	0,6
TOTAL GLOBAL	161,713	411,076	1 180,721	1 753,510	100,0

TABLEAU 2 – PDI 2018-2027 du RTM

(en millions de \$)		AVANT 2018	2018	TOTAL 19-27	GRAND TOTAL
RÉSEAU D'AUTOBUS					
RÉALISATION					
IFR 0164	Programme – Développement de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus	5,330	4,441	94,972	104,743
IFR 0293	Réseau d'autobus – Acquisition de terrains	-	6,501	9,272	15,773
IFR 0297	Équipements métropolitains – Maintien des actifs	-	1,140	6,553	7,693
ÉTUDES					
IFR 0276	Stationnement La Prairie – Agrandissement	1,372	3,368	-	4,740
IFR 0302	Terminus Châteauguay – Refonte	0,068	4,360	19,102	23,530
IFR 0312	Programme – Amélioration des infrastructures d'autobus	-	0,998	29,700	30,698
PLA 8005 PLA 8017	Enveloppe – Réseau d'autobus	-	1,600	8,000	9,600
TOTAL – RÉSEAU D'AUTOBUS		6,770	22,408	167,599	196,777
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
INFRASTRUCTURES					
RÉALISATION					
IFR 0012	Ligne Candiac – Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	16,607	2,195	0,317	19,119
IFR 0028	Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	42,081	227,930	13,254	283,265
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	22,989	4,477	2,610	30,076
IFR 0249	Subdivision M&O – Reconstruction du pont ferroviaire à Vaudreuil-Dorion	1,188	7,537	-	8,725
IFR 0251 IFR 0252	Gare Montréal-Ouest – Secteur du stationnement – Réaménagement	3,036	7,463	1,824	12,323
IFR 0292	Réseau de trains de banlieue – Acquisition de terrains	-	2,295	9,938	12,233
IFR 0294	Emprises ferroviaires – Acquisition de terrains	2,032	1,302	10,982	14,316
IFR 0296 IFR 0298 IFR 0299	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes	0,058	15,129	71,592	86,779
ÉTUDES					
IFR 0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires à la gare Mont-Saint-Hilaire pour augmenter la capacité	4,104	2,305	4,581	10,990
IFR 0086 IFR 0287	Gare Vaudreuil – Secteur du stationnement – Aménagement permanent et agrandissement	3,163	8,869	16,554	28,586
IFR 0240	Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps	0,106	0,905	0,932	1,943
IFR 0275	Centre de maintenance – Ligne Mascouche	1,500	1,881	36,116	39,497
IFR 0283	Subdivision M&O – Construction d'un passage piétonnier souterrain à Vaudreuil-Dorion	0,227	3,140	-	3,367
IFR 0295	Gare Vendôme – Réfection du quai Nord	0,191	0,686	1,755	2,632
IFR 0311	Programme – Amélioration des installations aux gares	-	0,489	60,420	60,909
IFR 0316	Programme – Aménagement de nouvelles gares	0,556	3,000	30,000	33,556
PLA 8018	Enveloppe – Infrastructures de trains de banlieue	-	1,000	5,000	6,000
SOUS-TOTAL		97,838	290,603	265,875	654,316

(en millions de \$)		AVANT 2018	2018	TOTAL 19-27	GRAND TOTAL
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (SUITE)					
MATÉRIEL ROULANT					
RÉALISATION					
IFR 0290	Matériel roulant – Maintien d’actifs – Outils et pièces capitalisables	-	2,364	15,917	18,281
MRO 0002	Voitures ferroviaires – Acquisition d’unités neuves	18,111	13,524	72,680	104,315
ÉTUDES					
IFR 0309	Locomotives – Acquisition	-	-	268,846	268,846
IFR 0310	Voitures à deux niveaux – Acquisition	-	-	38,840	38,840
SOUS-TOTAL		18,111	15,888	396,283	430,282
TOTAL – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE		115,949	306,491	662,158	1 084,598
MOBILITÉ INTÉGRÉE ET ACCESSIBILITÉ					
RÉALISATION					
IFR 0090 IFR 0315	Programme – Amélioration du parc d’abris	2,469	5,649	30,468	38,586
IFR 0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants	3,284	1,500	14,547	19,331
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique	1,882	0,513	-	2,395
IFR 0188 IFR 0200 IFR 0291	Mesures de sûreté – Amélioration et intégrité des installations	2,103	1,506	5,722	9,331
IFR 0255	Trains de banlieue – Installation de compteurs automatisés	0,524	2,650	1,607	4,781
IFR 0305	Programme TI – Cadre technologique RTM – Améliorations	2,157	6,368	58,776	67,301
IFR 0306	Système de transport intelligent – Améliorations	0,441	1,318	65,995	67,754
IFR 0307	Programme Chrono	2,443	18,729	28,091	49,263
ÉTUDES					
IFR 0099	Accessibilité – Gare Centrale	0,235	2,567	9,355	12,157
IFR 0198	Billetteries – Mise aux normes des abris	-	0,134	3,187	3,321
IFR 0288 IFR 0300	Programme – Ajout de bâtiments de services	0,710	8,112	0,211	9,033
IFR 0303	Vélostations – Ajouts	0,168	1,367	-	1,535
IFR 0313	Accessibilité aux infrastructures – Amélioration	-	1,000	9,000	10,000
IFR 0314	Programme – Développement de terminus et de stationnements incitatifs	-	0,725	11,250	11,975
TI 0012	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation (phases II et III)	18,735	1,942	17,410	38,087
TI 0022	Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l’avant des trains	0,344	1,324	2,545	4,213
PLA 8001 PLA 8003 PLA 8013	Enveloppe – Mobilité intégrée et accessibilité	-	1,400	7,800	9,200
TOTAL – MOBILITÉ INTÉGRÉE ET ACCESSIBILITÉ		35,495	56,804	265,964	358,263

(en millions de \$)		AVANT 2018	2018	TOTAL 19-27	GRAND TOTAL
MESURES D'ATTÉNUATION					
RÉALISATION					
IFR 0235	Programme – Mesures d'atténuation 2016-2017	0,849	0,373	-	1,222
ÉTUDES					
IFR 0261 IFR 0301	Programme – Mesures d'atténuation 2018-2027	2,650	15,000	85,000	102,650
TOTAL – MESURES D'ATTÉNUATION		3,499	15,373	85,000	103,872
RÉSERVE		-	10,000	-	10,000
TOTAL GLOBAL		161,713	411,076	1 180,721	1 753,510

Financement des projets inscrits au PDI 2018-2027

SOURCES DE FINANCEMENT – Le RTM bénéficie de différentes sources de financement provincial ou fédéral qui émanent de plusieurs programmes offrant des modalités particulières à chacun. Dans un souci de meilleure utilisation des fonds publics, le RTM optimise ses sources de financement.

Subvention gouvernementale : Pour une grande partie des projets, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) contribue à hauteur de 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP). Ce programme couvre les projets d'immobilisations tels que la construction de terminus, de stationnements incitatifs, de gares, ainsi que l'acquisition de terrains le cas échéant.

Programmes fédéral et provincial spécifiques : Pour certains projets, le RTM bénéficie de programmes d'aides des gouvernements fédéral et provincial. La subvention octroyée varie selon certains critères préétablis par les différents programmes.

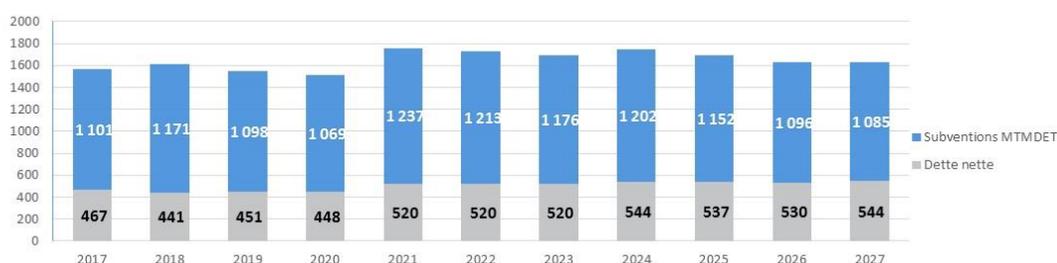
Une des sources de financement fédéral et provincial offerte au RTM provient du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Ses modalités d'application sont similaires à celles du PAGTCP sous réserve de quelques particularités, notamment le taux de subvention qui est majoritairement de 85 % et la non-admissibilité de dépenses reliées à l'acquisition de terrains.

Le financement provenant du Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC) est le fruit d'une entente signée en juin 2016 entre les gouvernements du Canada et du Québec. Il vise la remise en état et l'amélioration des réseaux de transport en commun existants et la réalisation d'études et de projets d'expansion de réseau. Selon les modalités de la phase I de ce programme, la contribution totale est versée à hauteur de 90 % des dépenses admissibles. Les coûts admissibles doivent être engagés entre le 1^{er} avril 2016 et le 31 mars 2019. Les modalités de la phase II sont en attente de confirmation par les instances gouvernementales.

Autorité régionale de transport métropolitain : En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, la portion non subventionnée du service de dette est assurée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) selon les modalités de l'entente de contractualisation qui régit l'offre de service du transport en commun dans la région métropolitaine.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT – L'endettement correspond au total des dettes à long terme antérieures et à venir, subventionnées ou non, à la fin des années respectives. Le financement de la plupart des dépenses capitalisables se fait par émission de dette. La dette nette correspond au total des dettes à long terme non subventionnées à la fin des années respectives. De 2017 à 2027, la dette brute devrait demeurer stable, passant de 1 568,0 M\$ à 1 629,0 M\$.

Évolution de l'endettement (en millions de \$)



IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE DETTE – Le service de la dette correspond aux paiements prévus dans les années respectives pour le remboursement de la dette à long terme, subventionnée ou non. Le service de dette net, donc le montant à percevoir de l'ARTM, devrait se situer à 40,0 M\$ en 2018 pour atteindre 60,0 M\$ en 2027.

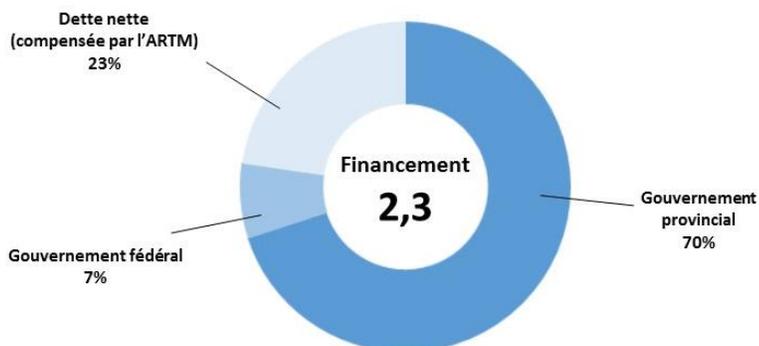


Financement des investissements par source

(en millions de dollars)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Subventions des partenaires										
Gouvernement provincial	114,862	121,655	127,582	154,980	163,426	166,629	186,578	190,450	195,391	200,966
Gouvernement fédéral	19,700	61,000	52,000	36,000	-	-	-	-	-	-
SOUS-TOTAL	134,562	182,655	179,582	190,980	163,426	166,629	186,578	190,450	195,391	200,966
Dette nette (compensée par l'ARTM)	39,994	39,705	45,280	54,659	56,620	54,888	58,313	57,559	58,502	60,164
TOTAL	174,556	222,360	224,862	245,639	220,046	221,517	244,891	248,009	253,893	261,130

Financement des projets (en milliards de \$)



Note : Les hypothèses de travail n'incluent aucun revenu fédéral de subvention après l'année 2021 puisque les modalités demeurent à confirmer.

TABEAU 3 – ADMISSIBILITÉ AUX PROGRAMMES DE SUBVENTIONS

RÉFÉRENCE	NOM DU PROJET	PROGRAMMES DE SUBVENTIONS OFFERTS			
		FITC Phase I	PAGTCP	SOFIL*	Mesures d'atténuation
IFR 0164	Programme – Développement de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus				
IFR 0276	Stationnement La Prairie – Agrandissement				
IFR 0293	Réseau d'autobus – Acquisition de terrains				
IFR 0297	Équipements métropolitains – Maintien des actifs				
IFR 0302	Terminus Châteauguay – Refonte				
IFR 0312	Programme – Amélioration des infrastructures d'autobus				
PLA 8005 PLA 8017	Enveloppe – Réseau d'autobus				
IFR 0012	Ligne Candiac – Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires				
IFR 0028	Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles				
IFR 0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires à la gare Mont-Saint-Hilaire pour augmenter la capacité				
IFR 0086 IFR 0287	Gare Vaudreuil – Secteur du stationnement – Aménagement permanent et agrandissement				
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures				
IFR 0240	Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps				
IFR 0249	Subdivision M&O – Reconstruction du pont ferroviaire à Vaudreuil-Dorion				
IFR 0251 IFR 0252	Gare Montréal-Ouest – Secteur du stationnement – Réaménagement				
IFR 0275	Centre de maintenance – Ligne Mascouche				
IFR 0283	Subdivision M&O – Construction d'un passage piétonnier souterrain à Vaudreuil-Dorion				
IFR 0290	Matériel roulant – Maintien d'actifs – Outils et pièces capitalisables				
IFR 0292	Réseau de trains de banlieue – Acquisition de terrains				
IFR 0294	Emprises ferroviaires – Acquisition de terrains				
IFR 0295	Gare Vendôme – Réfection du quai Nord				
IFR 0296 IFR 0298 IFR 0299	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes				
IFR 0309	Locomotives – Acquisition				
IFR 0310	Voitures à deux niveaux – Acquisition				
IFR 0311	Programme – Amélioration des installations aux gares				
IFR 0316	Programme – Aménagement de nouvelles gares				
MRO 0002	Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves				
PLA 8018	Enveloppe – Infrastructures de trains de banlieue				
IFR 0090 IFR 3015	Programme – Amélioration du parc d'abris				
IFR 0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants				
IFR 0099	Accessibilité – Gare Centrale				
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique				
IFR 0188 IFR 0200 IFR 0291	Mesures de sûreté – Amélioration et intégrité des installations				
IFR 0198	Billetteries – Mise aux normes des abris				
IFR 0255	Trains de banlieue – Installation de compteurs automatisés				
IFR 0288 IFR 0300	Programme – Ajout de bâtiments de services				
IFR 0303	Vélostations – Ajouts				
IFR 0305	Programme TI – Cadre technologique RTM – Améliorations				
IFR 0306	Système de transport intelligent – Améliorations				
IFR 0307	Programme Chrono				
IFR 0313	Accessibilité aux infrastructures – Amélioration				
IFR 0314	Programme – Développement de terminus et de stationnements incitatifs				
TI 0012	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation (phases II et III)				
TI 0022	Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains				
PLA 8001 PLA 8003 PLA 8013	Enveloppe – Mobilité intégrée et accessibilité				
IFR 0235	Programme – Mesures d'atténuation 2016-2017				
IFR 0261 IFR 0301	Programme – Mesures d'atténuation 2018-2027				

En date du 27 septembre 2017

Légende :

- Admissibilité
- Financement confirmé pour l'ensemble ou une portion du projet
- Demande de financement en attente pour l'ensemble ou une portion du projet
- Non admissible au programme de financement

* Il est à noter que les subventions reçues avant le 1^{er} juin 2017 par les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) dans le cadre du programme de la SOFIL sont en cours d'analyse et d'arrimage avec les projets ci-haut mentionnés. Conséquemment, aucun projet ne présente de subvention SOFIL confirmée dans le tableau ci-dessus de même que dans la modélisation financière qui en a découlé.

Plan de maintien des actifs

En vertu de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, le PDI contient dorénavant le plan de maintien des actifs du RTM. Ce dernier offre une projection temporelle des investissements visant à assurer la pérennité des actifs en fonction des grandes typologies de regroupement et se base sur les recommandations et définitions du Guide d'élaboration et de mise en œuvre des cadres de gestion des infrastructures publiques du Secrétariat du Conseil du trésor.

DÉFINITIONS – Les travaux de maintien des actifs et les projets correspondants sont ceux qui visent à maintenir ou à rétablir l'état physique d'un actif afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes, de poursuivre son utilisation selon l'usage auquel il est destiné, de réduire la probabilité de défaillance et de contrer sa détérioration.

Les travaux de remplacement sont ceux qui permettent l'acquisition ou la construction d'une infrastructure en remplacement d'une infrastructure ayant atteint la fin de sa vie utile, de manière à assurer la continuité de la prestation des services.

Le plan de maintien des actifs regroupe donc les travaux de maintien et de remplacement puisque ces derniers contribuent aussi au maintien de l'offre de service ou à sa pérennité.

DESCRIPTION DU PARC DES ACTIFS DU RTM – Pour assurer son rôle d'exploitant des services de transport collectif réguliers par autobus et trains de banlieue, incluant le transport adapté, le RTM dispose d'un vaste ensemble d'infrastructures. Ce portefeuille intègre depuis le 1^{er} juin 2017 des actifs de l'AMT et des organismes de transport des couronnes nord et sud.

On distingue trois grands types d'actifs qui se décomposent en plusieurs catégories. Le parc d'actifs est donc composé d'immeubles (gares, abribus sur rue, terminus, garages et centres de maintenance), d'ouvrages de génie civil (voies ferrées, ponts, ponceaux, tunnels et murs, stationnements incitatifs et voies réservées) et ainsi que d'équipements divers (locomotives, voitures passagers, signalisation et aiguillages).

Les durées de vie spécifiques des actifs du RTM ainsi que cette large diversité des éléments composant le portefeuille nécessitent une planification rigoureuse de l'entretien et des investissements à prévoir pour assurer leur maintien à court, moyen et long terme.

APPROCHE ET MISE EN ŒUVRE – L'engagement du RTM dans la saine gestion de ses actifs s'appuie sur les meilleures pratiques des sociétés de transport en commun. Il se décline par une approche et une méthodologie articulées autour de plusieurs phases. On y distingue en particulier :

- la **mise à jour régulière de l'inventaire** qui permet de décrire avec exactitude l'étendue du portefeuille des actifs et son évolution dans le temps
- la **phase d'évaluation de la condition de l'actif** générant une note qui permet de situer l'équipement dans l'échelle d'indice d'état
- la **programmation des travaux** ainsi que leur suivi, tenant compte des recommandations des manufacturiers et de l'ensemble des réglementations en vigueur

INCLUSIONS ET EXCLUSIONS – Le plan de maintien des actifs, synthétisé dans le tableau 4, est donc une des résultantes de la méthodologie de gestion des actifs et couvre l'ensemble des actifs du RTM, que ce soit le réseau des autobus ou le réseau de trains de banlieue.

Les projets intégrés dans ce plan de maintien des actifs sont ceux relatifs aux travaux :

- de maintien d'actifs régulier
- de résorption du déficit de maintien d'actifs
- de remplacement dans le sens du maintien de l'offre de service
- capitalisables

Les projets qui n'apparaissent pas dans ce plan de maintien des actifs sont ceux relatifs aux travaux :

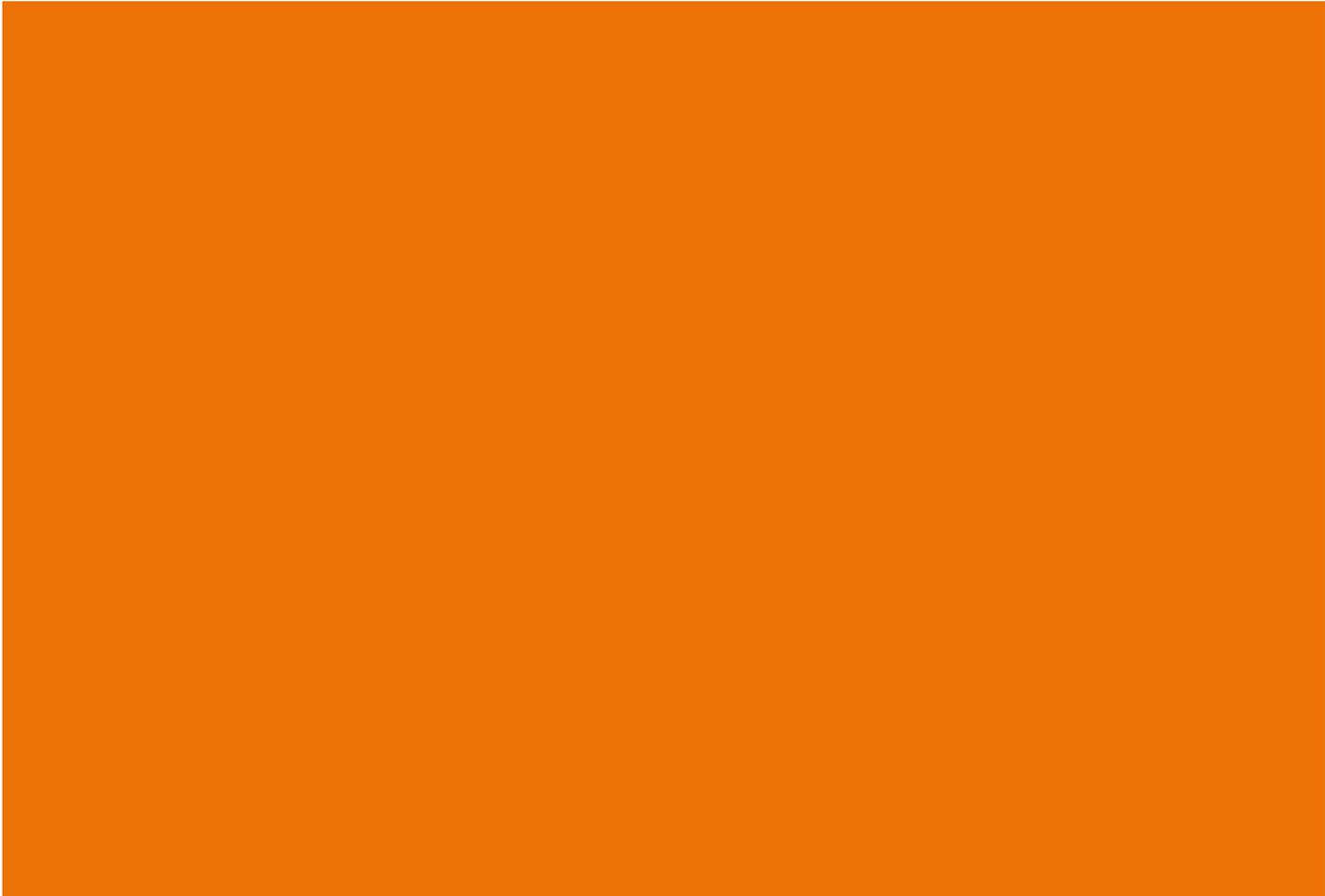
- de développement ou d'amélioration, couverts dans le présent PDI
- de maintenance préventive et corrective présentés dans le budget d'exploitation

TABEAU 4 : Plan de maintien des actifs – Répartition des investissements en maintien d’actifs pour la période 2018-2027

TYPES ET CATÉGORIES DES ACTIFS	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
IMMEUBLES											
Gares	6,47	6,59	7,22	5,04	4,49	4,95	5,31	4,86	3,96	3,84	52,73
Terminus	0,90	0,68	1,13	1,13	0,34	0,68	0,28	0,57	0,57	0,11	6,39
Garages et centres de maintenance	2,70	0,91	0,30	0,34	0,68	1,02	2,36	2,18	2,02	2,22	14,72
Abribus sur rue	0,59	0,52	0,52	0,45	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	3,27
OUVRAGES DE GÉNIE CIVIL											
Voies ferrées	9,43	2,07	1,59	1,67	1,20	0,88	0,58	0,85	0,17	0,40	18,84
Ponts, ponceaux, tunnels et murs	5,01	0,30	0,32	0,28	0,14	0,14	0,14	0,14	0,48	3,53	10,49
Stationnements incitatifs	0,23	0,23	0,11	-	-	0,45	-	-	-	0,23	1,24
Voies réservées	0,01	0,01	-	-	0,05	-	-	-	-	-	0,07
ÉQUIPEMENTS											
Locomotives	2,36	1,14	-	2,94	2,48	3,96	6,12	77,16	109,35	81,04	286,54
Voitures passagers	13,52	41,92	15,99	12,35	2,43	-	-	-	-	-	86,20
Véhicules d’intervention	0,42	0,31	0,14	0,38	0,80	0,39	0,15	0,85	0,42	0,42	4,28
Signalisation	0,17	0,17	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	1,24
Aiguillages	0,47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,47
TOTAL	42,29	54,83	27,44	24,70	12,91	12,79	15,25	86,91	117,28	92,10	486,49

Note : Il n’y a pas de travaux de maintien d’actifs sur la ligne Deux-Montagnes prévus après l’année 2022 étant donné la venue du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec division infrastructure (CDPQ Infra inc.).

Réseau d'autobus



RÉALISATION

IFR 0164 D Programme – Développement de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus

Plusieurs axes sur le territoire du RTM font l'objet d'études afin d'améliorer le réseau actuel de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Le présent programme a été élaboré afin de poursuivre activement le développement d'un réseau performant de transport collectif par autobus mené ces dernières années. Le programme est bâti à partir d'opportunités déjà identifiées sur un horizon de réalisation à court et moyen terme et de prévisions sur un horizon à moyen et long terme ; il pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés à l'amélioration de la performance du réseau. Le projet suivant est celui pour lequel la phase de réalisation est entamée :

- Axe route 132 Est – Mesures préférentielles pour autobus [IFR 0284]

D'autres investissements sont prévus pour développer des voies réservées et des mesures préférentielles dans les prochaines années.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
5,330	4,441	10,792	14,030	11,872	9,713	9,713	9,713	9,713	9,713	9,713	99,413	104,743

IFR 0293 A | D Réseau d'autobus – Acquisition de terrains

L'exploitation d'un réseau d'autobus requiert des infrastructures comme des terminus et stationnements incitatifs. Le réseau étant appelé à se développer et l'aménagement de telles infrastructures passant par des acquisitions stratégiques de terrains, il est important d'observer une vigie des terrains disponibles sur le territoire desservi. Cette provision sert à l'éventuelle acquisition de terrains dans l'optique d'un développement stratégique.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	6,501	1,038	1,038	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	15,773	15,773

IFR 0297 M Équipements métropolitains – Maintien des actifs

Les infrastructures des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées se détériorent avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels atteignent leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. L'évaluation de la condition de l'ensemble des actifs du RTM est toujours en cours et permettra d'identifier et de prioriser les travaux de maintien, de remplacement et d'amélioration des infrastructures des équipements métropolitains requis.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	1,140	0,914	1,243	1,130	0,384	1,130	0,283	0,565	0,565	0,339	7,693	7,693

- M** Maintien
- A** Amélioration
- D** Développement

IFR 0276 A Stationnement La Prairie – Agrandissement

De 1997 à 2000, le stationnement incitatif La Prairie a affiché une croissance annuelle de sa fréquentation de plus de 20 %. Un agrandissement réalisé en 2000 a porté sa capacité d'accueil à 524 places et, à ce jour, le stationnement est à capacité. Afin de répondre à l'augmentation de la demande, une entente a été prise avec un propriétaire foncier pour mettre temporairement à disposition des clients 140 places de stationnement. Le manque de places risque de s'accroître dans les prochaines années, notamment lorsque les développements résidentiels prévus à proximité et l'aménagement d'un parc municipal prendront forme. Ce projet d'agrandissement permettra l'ajout d'environ 220 places de stationnement, offrant un gain net de 80 places après déduction des places temporaires. Dans ces travaux d'aménagement, sont inclus du drainage, des infrastructures de chaussée, du pavage, de l'éclairage, de la signalétique, de l'installation de systèmes de transport intelligent (STI), de l'aménagement paysager et des travaux civils connexes.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
1,372	3,368	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,368	4,740

IFR 0302 A Terminus Châteauguay – Refonte

Le projet de refonte du terminus Châteauguay vise à améliorer l'expérience client par l'ajout de plusieurs quais d'autobus, par l'intégration d'un nouveau centre de service sur le site, par l'aménagement d'un accès dédié aux autobus et par l'offre accrue de places de stationnement. Mieux adapté aux besoins de la clientèle et aux impératifs d'exploitation, le projet développé devra améliorer la sécurité et faciliter les déplacements des usagers des autobus, des piétons, des cyclistes et de la clientèle utilisant le stationnement incitatif.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,068	4,360	17,644	1,356	0,102	-	-	-	-	-	-	23,462	23,530

IFR 0312 A Programme – Amélioration des infrastructures d'autobus

Afin d'améliorer les services pour sa clientèle, le RTM souhaite rehausser les infrastructures de son réseau d'autobus. Plusieurs initiatives seront considérées pour favoriser l'utilisation du transport collectif dans une perspective de multimodalité. Elles porteront, entre autres, sur l'analyse et le déploiement d'équipements pour les vélos, sur l'amélioration des liens cyclables et piétonniers pour accéder aux terminus d'autobus, sur l'ajout de centres ou de bâtiments de service aux terminus et aux autres points d'intérêt sur le réseau d'autobus, ou encore sur l'aménagement permanent de stationnements pour augmenter la capacité et améliorer l'expérience des usagers bimodaux accédant aux stationnements en automobile. Le projet suivant sera réalisé en 2018 :

- Lignes d'autobus – Revue de la numérotation et de la signalétique [IFR 0308]

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	0,998	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	3,300	30,698	30,698

Cette enveloppe contient des provisions pour permettre de réaliser des études sur des problématiques ou initiatives de même que des projets touchant le réseau d'autobus qui peuvent se présenter en cours d'année. Lorsque des initiatives émaneront des études menées, des projets à part entière seront éventuellement créés.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	1,600	1,600	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	9,600	9,600

Réseau de trains de banlieue

A Infrastructures

B Matériel roulant

A Infrastructures

RÉALISATION

IFR 0012 A Ligne Cadiac – Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

L'achalandage de la ligne Cadiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint plus de 4 900 passagers par jour en 2016. Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service aux clients, des améliorations aux infrastructures ferroviaires ont été programmées. Dans les dernières années, ce projet a permis d'améliorer la sécurité des passagers en améliorant les passages piétonniers et en installant des systèmes d'avertissement automatiques ; une voie d'évitement pour le trafic de marchandises a aussi été ajoutée sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue. Certains travaux connexes doivent encore être menés.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
16,607	2,195	0,317	-	-	-	-	-	-	-	-	2,512	19,119

IFR 0028 D Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles

Ce nouveau centre de maintenance a été initialement conçu pour recevoir le matériel roulant circulant sur le réseau du Canadien National (CN), à savoir les lignes Deux-Montagnes, Mascouche et Mont-Saint-Hilaire. Son implantation est en cours sur le terrain abritant les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété du RTM. Depuis le 1^{er} juin 2017, le RTM assure la gestion de ce projet.

À la demande du MTMDET, le projet a fait l'objet d'une redéfinition puisqu'il desservira exclusivement la ligne Mont-Saint-Hilaire avec la venue du projet de REM de CDPQ Infra inc.

L'AMT, le MTMDET et la Société québécoise des infrastructures (SQI) ont collaboré étroitement au processus de sélection du partenaire privé. Dès la signature du contrat en juin 2015, les travaux ont débuté. Par ailleurs, en février 2016, une entente de financement a été conclue avec PPP Canada pour la réalisation de ce centre de maintenance.

La nature particulière de ce projet en partenariat public-privé (PPP) a pour conséquence que les déboursés prévus en 2018 incluent les coûts de travaux antérieurs à hauteur de 149,0 M\$, car une majeure partie des travaux ont été réalisés avant le changement de vocation.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
42,081	227,930	13,254	-	-	-	-	-	-	-	-	241,184	283,265

IFR 0088 A Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson, une série d'améliorations a été prévue sur les infrastructures pour accroître la fiabilité et la souplesse d'exploitation ainsi que pour augmenter le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest-Dorion), où circulent aussi des trains de marchandises du Canadien Pacifique (CP) dans l'axe Montréal-Toronto.

Plusieurs de ces améliorations ont déjà été réalisées. En effet, la mise en place d'un système de commande centralisée de la circulation (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare permet maintenant aux trains de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions. De plus, l'installation d'aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage permet maintenant de commander à distance les changements de voies. Des voies de garage de matériel roulant défectueux ont été ajoutées aux gares Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue. En outre, l'ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare de même qu'un nouvel accès au centre de maintenance Lachine réduisent les interférences avec les trains de marchandises.

La phase actuelle consiste à mettre à niveau le système de signalisation entre Dorval et Ballantyne. Ces travaux seront terminés au cours de 2018. Le projet prévoit aussi le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach, ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises. Le prolongement de la voie n° 3 est toutefois tributaire du projet de réfection de l'échangeur A20/A520 à Dorval piloté par le MTMDET.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
22,989	4,477	2,610	-	-	-	-	-	-	-	-	7,087	30,076

IFR 0249 | M | Subdivision M&O – Reconstruction du pont ferroviaire à Vaudreuil-Dorion

Mis en service en 1909, le pont ferroviaire enjambant la rivière Quinchien au point milliaire (PM) 1,46 de la subdivision M&O à Vaudreuil-Dorion, propriété du RTM, doit être reconstruit. Pour le compte de la Ville, le RTM procédera aussi à l'élargissement du passage à niveau existant et d'un tronçon du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Le renforcement temporaire de la structure d'acier du pont a été réalisé en 2016 afin de maintenir des conditions d'exploitation efficaces et sécuritaires jusqu'au remplacement complet du pont. En parallèle, des études d'avant-projet pour la reconstruction ont été réalisées. Ce projet intégré RTM-Ville, dans lequel le RTM agit comme gestionnaire, est stratégiquement avantageux pour les deux parties. Les frais estimés à ce jour s'élèvent à 5,014 M\$ pour la partie du pont ferroviaire, et à 3,711 M\$ pour le passage à niveau et le boulevard, totalisant un montant de 8,725 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
1,188	7,537	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,537	8,725

IFR 0251 | IFR 0252 | A | Gare Montréal-Ouest – Secteur du stationnement – Réaménagement

Trois lignes du réseau de trains de banlieue (lignes Candiac, Saint-Jérôme et Vaudreuil-Hudson) empruntent la subdivision Westmount, située entre la gare Montréal-Ouest et la gare Lucien-L'Allier. Le secteur de la gare Montréal-Ouest est particulier puisque la gare est encadrée par deux passages à niveau.

Compte tenu de ces spécificités, le RTM et ses partenaires (CP, Transports Canada, MTMDET et les municipalités) ont mis en place un certain nombre de mesures d'atténuation des risques. Plusieurs options d'aménagement ont également été développées pour améliorer de manière permanente les conditions de sécurité dans le secteur. Ces options, évolutives, constituent chacune une phase d'un programme complet de réaménagement du secteur de la gare.

La phase I vise à réaliser des travaux d'amélioration des aménagements routiers aux abords des passages à niveau et des systèmes d'avertissement des passages à niveau [IFR 0251]. La phase II vise à réaliser des travaux d'amélioration des accès à la gare, notamment au quai Nord, en prolongeant le tunnel actuel de la gare vers l'avenue Sherbrooke. Cela permettra de répondre au problème de sécurité lié à l'accès depuis le passage à niveau Westminster [IFR 0252].

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
3,036	7,463	1,824	-	-	-	-	-	-	-	-	9,287	12,323

IFR 0292 | A | D Réseau de trains de banlieue – Acquisition de terrains

Dans un souci d’améliorer son offre de service et de répondre aux besoins croissants des usagers, le RTM identifie les terrains potentiels à acquérir aux abords des gares de son réseau de trains de banlieue. Ces terrains pourront servir à l’aménagement d’infrastructures nécessaires au bon déploiement du service de trains de banlieue.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
–	2,295	1,704	1,038	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	12,233	12,233

IFR 0294 | A | D Emprises ferroviaires – Acquisition de terrains

Les améliorations à la circulation ferroviaire sont souvent tributaires de certaines acquisitions d’emprises qui sont requises à proximité des voies ferroviaires appartenant au RTM. Des projets de garages et/ou de centres d’entretien servant à la maintenance des trains du réseau du RTM pourraient aussi requérir des terrains situés sur ces emprises afin de s’y implanter.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
2,032	1,302	2,484	1,302	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	1,028	12,284	14,316

IFR 0296 | IFR 0298 | IFR 0299 | M Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes

Le RTM est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, gares, etc.) servant à l’exploitation de ses lignes de trains de banlieue. Des travaux d’entretien majeur sont nécessaires de façon à les maintenir en bon état. L’évaluation de la condition des actifs du RTM est toujours en cours et permet d’identifier et de prioriser les travaux de maintien, de remplacement et d’amélioration des infrastructures civiles et ferroviaires des trains de banlieue. Les travaux suivants seront notamment entamés en 2018 :

- reconstruction complète du passage à niveau du boul. de la Seigneurie
- remplacement de rails, de traverses et d’aiguillages en voie principale
- remplacement complet de passages à niveaux
- remplacement complet de ponceaux
- travaux majeurs au pont PM 14,60 (Rigaud)
- réfection de stationnements, de quais et d’éclairage dans les gares
- remplacement d’aiguillages dans les garages

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,058	15,129	9,099	7,799	7,448	6,623	7,110	8,511	8,150	6,748	10,104	86,721	86,779

IFR 0064 | A Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires à la gare Mont-Saint-Hilaire pour augmenter la capacité

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, il est prévu de construire une voie d'évitement d'environ 450 m devant la gare Mont-Saint-Hilaire. Ces travaux permettront d'améliorer la fluidité des passages de trains sur la ligne, en évitant notamment les attentes lors des rencontres avec les trains de marchandises ou lors de certaines manœuvres des trains du RTM. La réalisation des travaux de cette 3^e voie dépend de décisions du CN.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
4,104	2,305	4,581	-	-	-	-	-	-	-	-	6,886	10,990

IFR 0086 | IFR 0287 | A Gare Vaudreuil – Secteur du stationnement – Aménagement permanent et agrandissement

La popularité grandissante des transports collectifs dans le secteur de Vaudreuil-Dorion et ses environs crée une pression sur le stationnement incitatif de la gare, qui est à capacité. Des clients des transports collectifs utilisent ainsi les espaces de stationnement d'un propriétaire foncier voisin de la gare, ce qui crée des nuisances.

Le stationnement a été aménagé à l'origine en gravier de façon temporaire, avec quelques rangées partiellement asphaltées, sans drainage et avec un éclairage temporaire sur poteaux de bois. Le stationnement se dégrade rapidement à cause de l'achalandage et des conditions climatiques, générant un besoin continu en maintenance.

En phase I, l'aménagement permanent du stationnement prévu par ce projet permettra d'améliorer l'expérience des clients et viendra réduire le coût d'entretien du stationnement existant. En phase II, l'ajout d'un centre de service pour les clients de la gare est prévu, de même que l'aménagement d'une boucle d'autobus et l'agrandissement du stationnement afin d'ajouter quelques centaines de places de stationnement sur un lot acquis en 2012.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
3,163	8,869	16,554	-	-	-	-	-	-	-	-	25,423	28,586

IFR 0240 | M Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps

Afin de conserver un haut niveau de sécurité pour l'ensemble des usagers lors de leurs déplacements dans les gares, il est primordial de maintenir en bon état les infrastructures, en particulier les équipements de protection contre les chutes. Le remplacement de garde-corps vétustes sur les quais de huit gares de la ligne Vaudreuil-Hudson est identifié comme un besoin prioritaire.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,106	0,905	0,932	-	-	-	-	-	-	-	-	1,837	1,943

IFR 0275 A Centre de maintenance – Ligne Mascouche

Avec la venue du projet de REM de CDPQ Infra inc., la ligne Deux-Montagnes sera entièrement dédiée au REM, ne permettant plus aux trains de la ligne Mascouche de circuler dans le tunnel Mont-Royal et de se rendre au centre de maintenance Pointe-Saint-Charles. Le RTM doit aménager un nouveau centre de maintenance pour effectuer l'entretien préventif, correctif et majeur du matériel roulant dédié à la ligne Mascouche.

Le RTM évalue actuellement les différentes options d'emplacement et de configuration du centre de maintenance ainsi que la stratégie de réalisation.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
1,500	1,881	1,257	24,161	10,698	–	–	–	–	–	–	37,997	39,497

IFR 0283 A Subdivision M&O – Construction d'un passage piétonnier souterrain à Vaudreuil-Dorion

La Ville de Vaudreuil-Dorion a demandé au RTM d'aménager un lien piétonnier et cyclable entre les rues des Muguets et des Asters afin de permettre aux résidents utilisateurs des installations municipales situées au nord de la voie ferrée (centre de la petite enfance [CPE], écoles primaire et secondaire, centre de formation professionnelle et centre sportif) de traverser à pied et à vélo la voie ferrée de façon sécuritaire. Les travaux comprennent également la construction d'une conduite d'eau potable sous l'emprise du RTM.

Étant propriétaire de l'emprise ferroviaire et gestionnaire du projet, le RTM a favorablement accueilli cette demande et entamé les études d'avant-projet afin d'analyser des scénarios de construction en vue de recommander une solution optimale à la Ville.

Les coûts du projet seront entièrement pris en charge par la Ville, excepté certains frais de gestion interne qui seront assumés par le RTM.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,227	3,140	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3,140	3,367

IFR 0295 M Gare Vendôme – Réfection du quai Nord

Construit en 1985, le quai Nord de la gare Vendôme a atteint sa durée de vie utile et ne peut plus être adapté aux importants travaux ayant été entrepris par la Société de transport de Montréal (STM) sur le site. Les travaux de la STM comprennent notamment la construction d'un nouveau tunnel reliant la station de métro Vendôme au Centre universitaire de santé McGill (CUSM). Par ailleurs, après la modernisation du quai Sud de la gare, le RTM souhaite maintenant aller de l'avant avec ce projet de reconstruction du quai Nord. Ces travaux visent à améliorer l'expérience client, à terminer la mise à niveau requise pour améliorer l'accessibilité et à assurer la continuité du drainage à la suite des travaux de la STM.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,191	0,686	0,012	1,743	–	–	–	–	–	–	–	2,441	2,632

IFR 0311 A Programme – Amélioration des installations aux gares

Afin d'améliorer les services pour sa clientèle, le RTM souhaite rehausser ses installations aux gares de train de banlieue. Plusieurs initiatives seront considérées pour favoriser l'utilisation du transport collectif dans une perspective de multimodalité. Elles porteront, entre autres, sur l'analyse et le déploiement d'équipements pour les vélos, sur l'amélioration des liens cyclables et piétonniers pour accéder aux gares, sur l'ajout de centres ou de bâtiments de service aux gares, ou encore sur l'aménagement permanent des stationnements pour augmenter la capacité et améliorer l'expérience des usagers bimodaux accédant aux gares en automobile.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	0,489	6,780	6,780	6,780	6,780	6,780	6,780	6,780	6,780	6,180	60,909	60,909

IFR 0316 D Programme – Aménagement de nouvelles gares

L'amélioration du réseau de trains de banlieue se fera, en partie, par le développement de nouvelles gares sur les lignes existantes. Le programme a été élaboré afin d'améliorer le taux de couverture du réseau de trains tout en facilitant l'accès à ce dernier. Il est bâti à partir des opportunités identifiées sur un horizon de réalisation à court et moyen termes et pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés à la croissance démographique, actuelle et future, des différents secteurs de la région métropolitaine. Dans le cadre de ce programme, le projet suivant est actuellement à l'étude :

- Gare Mirabel [IFR-0063]

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,556	3,000	5,000	10,000	5,000	5,000	5,000	-	-	-	-	33,000	33,556

PLA 8018 A | D Enveloppe – Infrastructures de trains de banlieue

Cette enveloppe contient des provisions pour permettre de réaliser des études sur des problématiques ou initiatives de même que des projets touchant les infrastructures de trains de banlieue qui peuvent se présenter en cours d'année. Lorsque des initiatives émaneront des études menées, des projets à part entière seront éventuellement créés.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	1,000	1,000	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	6,000	6,000

B Matériel roulant

RÉALISATION

IFR 0290 M Matériel roulant – Maintien d’actifs – Outils et pièces capitalisables

Le RTM est propriétaire d’une flotte de divers modèles de matériel roulant servant à l’exploitation des trains de banlieue sur ses six lignes. Des travaux de maintien d’actifs recommandés par les manufacturiers sont nécessaires afin de conserver la flotte en bon état. Le budget est prévu pour les dix prochaines années et est revu sur une base annuelle.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
-	2,364	1,137	0,586	2,943	2,480	3,617	4,054	1,100	-	-	18,281	18,281	

MRO 0002 M Voitures ferroviaires – Acquisition d’unités neuves

Un contrat a été octroyé pour la conception, la fabrication et la livraison de 24 voitures à deux niveaux. La première voiture doit être livrée 24 mois après l’avis de procéder, soit le 15 juin 2019. Une période d’essais suivra afin de tester les voitures et les différents systèmes sur le réseau du RTM. La mise en service de la première rame est prévue au printemps 2020.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
18,111	13,524	41,917	15,988	12,349	2,426	-	-	-	-	-	86,204	104,315	

ÉTUDES

IFR 0309 M Locomotives – Acquisition

Les locomotives F59PH et F59PHI atteindront leur durée de vie utile respectivement en 2025 et 2026. Afin de maintenir l’offre de service tout en limitant les interventions de maintenance correctives, le RTM doit prévoir le remplacement de ces 21 locomotives.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
-	-	-	-	-	-	0,340	2,061	76,055	109,354	81,036	268,846	268,846	

Dans les prochaines années, le RTM devra réaliser des interventions de maintien d'actifs sur les voitures de la flotte actuelle (bogies, CVAC, portes, etc.). Ainsi, le RTM procédera à l'acquisition de voitures à deux niveaux qui permettront de libérer des voitures actuellement en service pour réaliser ces interventions qui s'échelonneront sur plusieurs années.

Ces nouvelles voitures (six de type remorques et quatre de type loge à deux niveaux) viendront ensuite combler les besoins liés à l'augmentation d'achalandage sur le réseau de trains de banlieue selon les prévisions. Elles permettront aussi d'ajouter un train de garde sur le réseau du CP, pour des interventions rapides en cas de panne du matériel roulant.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	-	0,058	36,885	1,897	-	-	-	-	-	-	38,840	38,840

Mobilité intégrée et accessibilité

RÉALISATION

IFR 0090 | IFR 0315 A | M Programme – Amélioration du parc d’abris

Les abris offrant une zone d’attente confortable sont très appréciés des usagers qui fréquentent les arrêts d’autobus, les terminus, les stationnements et les gares de trains de banlieue. Afin d’augmenter la satisfaction de la clientèle toujours grandissante, une mise à jour des normes d’abris pour les six lignes de trains de banlieue a été effectuée. Des ajouts ainsi que des mises à niveau ont donc été programmés. Pour le réseau d’autobus, les besoins à court terme ont déjà été recensés et planifiés. Une analyse plus approfondie est également amorcée pour optimiser, uniformiser et planifier le développement et le renouvellement du parc d’abribus. Les coûts seront réévalués annuellement pour tenir compte de la programmation qui sera en évolution.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
2,469	5,649	3,599	3,983	3,859	3,917	3,976	4,036	4,098	1,500	1,500	36,117	38,586

IFR 0095 A Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants

Le programme d’installation de tuiles tactiles en bordure des quais se poursuit. Il vise à permettre aux personnes ayant des difficultés visuelles de bien percevoir le bord du quai. De plus, comme la hauteur des quais par rapport aux trains peut varier de près de 10 cm d’un quai à un autre, le RTM procède à l’uniformisation de la hauteur des quais au plus haut point permis par le gabarit ferroviaire imposé, de façon à réduire la hauteur de l’embarquement.

Ces deux types de travaux étant complémentaires, ils sont réalisés en simultané sur l’ensemble des gares, à raison de quatre quais par année. Ce programme devrait se poursuivre sur une période de 10 ans. Les coûts seront donc réévalués annuellement pour tenir compte des besoins.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
3,284	1,500	1,461	1,498	1,535	1,574	1,613	1,653	1,695	1,737	1,781	16,047	19,331

IFR 0104 A Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

Une signalisation adéquate est indispensable pour faciliter l’accès et la compréhension de l’information aux usagers, notamment aux personnes ayant différentes limitations. En améliorant les points de repère dans ses sites, le RTM encourage les diverses clientèles à utiliser les transports collectifs. De plus, en utilisant de bons contrastes, la signalétique devient plus facile à lire pour les personnes ayant des limitations visuelles. Le projet consiste à mettre à niveau et rendre conforme l’ensemble de la signalétique disponible dans les gares. Les travaux effectués ligne par ligne sur le réseau de trains de banlieue, déjà bien avancés, seront finalisés en 2018.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
1,882	0,513	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,513	2,395

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place sur le réseau et l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers doit être poursuivi.

Dans cette optique, les volets suivants seront traités :

- la sécurisation physique des installations du réseau :
 - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants
 - uniformisation du système de serrurerie et intégration de boîtes à clés informatiques
 - installation de portes automatiques sur les quais de la ligne Mont-Saint-Hilaire à la gare Centrale
- la vidéosurveillance
 - ajouts de caméras sur certains sites
 - mise à jour technologique par le remplacement de caméras analogiques par des caméras IP
- l'acquisition de véhicules dédiés exclusivement à la réponse aux urgences, à la surveillance et à la protection du réseau :
 - ajouts de véhicules de sûreté afin d'améliorer la capacité de surveillance et d'intervention du réseau

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
2,103	1,506	0,628	0,315	0,564	0,991	0,587	0,341	1,052	0,622	0,622	7,228	9,331

L'évaluation de l'achalandage dans les trains de banlieue s'effectue actuellement par comptage manuel des passagers, à des fréquences définies. Ainsi, aucune donnée en continu n'est disponible à l'heure actuelle. Ces données d'achalandage sont essentielles pour contribuer, entre autres, à soutenir les opérations, évaluer la performance du réseau et planifier l'offre de services.

Afin d'augmenter la quantité et la précision des données, le RTM désire faire l'installation de systèmes autonomes de comptages de passagers. Ayant la clientèle au cœur de ses préoccupations, ce système permettra au RTM de répondre plus rapidement aux variations d'achalandage favorisant le confort à bord des voitures de train de banlieue et contribuera à intervenir plus efficacement en cas de perturbation.

Afin d'augmenter la quantité et la précision des données, le RTM désire faire l'installation de systèmes autonomes de comptages de passagers. Le projet prévoit l'acquisition et l'installation de systèmes autonomes de comptages de passagers dans les portes des voitures ferroviaires de modèle 2000 et 3000. Les systèmes seront en mesure de compter autant les passagers montants que descendants et l'information sera diffusée en continu aux intervenants internes du RTM. Des phases d'essais et de formation qui sont requises pour assurer la qualité des données et leurs bons traitements sont également prévues.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,524	2,650	1,487	0,120	-	-	-	-	-	-	-	4,257	4,781

Afin de répondre aux besoins croissants de ses clients, et avec le changement de gouvernance métropolitaine, le RTM doit faire évoluer son cadre technologique pour soutenir la mise à niveau, la standardisation et la hausse de ses services. Pour y parvenir, elle doit se doter de systèmes et d'équipements qui lui permettront d'accroître sa capacité opérationnelle, notamment en facilitant les opérations avec des outils d'aide à la décision simples et efficaces, et en optimisant ses contrats de maintenance.

Aussi, afin de répondre de manière uniforme et transparente aux demandes de la clientèle élargie du RTM, il est également impératif d'apporter des mises à jour majeures et des améliorations fonctionnelles au CRM, son outil de gestion de la relation client afin de répondre de manière uniforme et transparente aux demandes de la clientèle élargie du RTM. D'autres préoccupations d'importance, comme l'ajout de fonctionnalités dans son progiciel de gestion intégré et une solution de radiocommunication pour assurer la sécurité et le service à ses clients, sont aussi traitées dans ce programme. Les projets suivants sont en cours :

- Outils de gestion d'actifs et fiabilité [IFR 0201]
- Radiocommunication [IFR 0281]
- Standardisation et mise à niveau fonctionnelle CRM [IFR 0289]
- Acquisition des infrastructures technologiques [IFR 0304]

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
2,157	6,368	13,158	7,607	5,655	5,765	4,555	6,669	4,924	4,582	5,861	65,144	67,301

IFR 0306 A Système de transport intelligent – Améliorations

Être en mesure de communiquer une information en temps réel de qualité aux voyageurs est un incontournable dans le domaine des transports collectifs. Ainsi, le RTM doit se doter de systèmes de transport intelligents (STI) performants et de tous les équipements afférents requis qui permettront de gérer efficacement le réseau, augmenter le service et améliorer l'information aux clients.

Le programme STI regroupe toutes les initiatives visant à mettre en place ou à consolider les infrastructures technologiques soutenant les STI, incluant notamment l'acquisition, l'implantation et la standardisation de systèmes et d'équipements STI. Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront notamment de suivre l'évolution des systèmes d'information en temps réel et de les diffuser aux voyageurs (afficheurs dynamiques, SMS, messages sonores, etc.), sans nuire à l'environnement des riverains, tout en assurant l'échange de données avec les partenaires. Le projet suivant sera le premier du programme à être mis en réalisation. Le projet suivant est en cours :

- Amélioration des installations STI sur les sites [IFR 0185]

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,441	1,318	10,097	13,957	19,351	9,680	5,162	2,394	2,037	2,078	1,239	67,313	67,754

IFR 0307 A Programme Chrono

Le programme Chrono regroupe toutes les initiatives d'évolution entourant la gestion des opérations du transport collectif via le système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV) du RTM. Les initiatives prennent en compte différentes facettes comme le comptage de passagers en temps réel, la diffusion d'informations voyageur ou l'implantation d'outils commerciaux pour la planification optimale du service offert aux clients. Le programme a donc pour objectif principal de mettre de l'avant des initiatives qui permettront, à terme, au RTM d'assurer une saine gestion de ses opérations autobus, transport adapté et trains de banlieue, et d'offrir à sa clientèle qui voyage à travers la région métropolitaine, une information simple, claire et uniforme. Les projets suivants sont ceux pour lesquels la phase de réalisation est entamée :

- Chrono (phase V) [IFR 0278]
- Standardisation SAEIV [IFR 0286]

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
2,443	18,729	8,879	1,775	0,242	0,247	4,551	3,008	3,068	3,129	3,192	46,820	49,263

ÉTUDES

IFR 0099 A Accessibilité – Gare Centrale

Ce projet vise la construction de deux ascenseurs reliant le niveau Salle des pas perdus de la gare Centrale aux quais de la ligne Mont-Saint-Hilaire et au tunnel Bonaventure du 1000, De La Gauchetière. Il est lié à l'amélioration de l'accessibilité au terminus Centre-ville. Le but est d'offrir un pôle intermodal accessible aux personnes à mobilité réduite entre la gare Centrale, le terminus Centre-ville, le métro Bonaventure et la future station du REM à la Place Bonaventure.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,235	2,567	7,946	1,409	–	–	–	–	–	–	–	11,922	12,157

IFR 0198 A Billetteries – Mise aux normes des abris

Ce programme vise le remplacement progressif de plusieurs abris billetteries installés aux gares de trains de banlieue par de nouvelles structures conformes aux normes actuelles. De nouveaux boîtiers télécom standardisés, indépendants des nouveaux abris billetteries sont installés afin de mieux répondre aux besoins technologiques actuels et futurs. Des caméras sont aussi installées à l'intérieur de chaque unité. Le programme vise enfin à relocaliser les valideuses existantes dans les billetteries vers les différents accès afin d'assurer la validité des titres de transport à l'intérieur de la zone de contrôle.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
–	0,134	0,688	0,797	0,778	0,924	–	–	–	–	–	3,321	3,321

IFR 0288 | IFR 0300 A Programme – Ajout de bâtiments de services

L'ajout de bâtiments de services à différents sites du réseau d'autobus permettra d'offrir à la clientèle, ainsi qu'aux chauffeurs, des services connexes visant à améliorer leur expérience lors de leurs déplacements. Ces services pourraient varier selon les besoins spécifiques de chaque site, mais pourraient comprendre aires d'attente, toilettes et billetterie ou distributrice de titres. Le présent programme a été élaboré afin de bonifier les conditions de l'expérience client tout en répondant à des besoins opérationnels. Six sites ont été identifiés à court terme, mais des validations restent à faire afin de préciser l'opportunité et la faisabilité d'implanter ce genre de bâtiments.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,710	8,112	0,211	–	–	–	–	–	–	–	–	8,323	9,033

IFR 0303 A Vélostations – Ajouts

Le projet comprend l'installation d'une vélostation au terminus Terrebbonne et d'une autre à la gare Sainte-Thérèse. Ces structures permettent aux cyclistes de stationner leur vélo en sécurité et à l'abri des intempéries. Elles constituent aussi un incitatif saisonnier pour des automobilistes à délaissier leur voiture au profit du vélo pour accéder aux terminus et gares.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
0,168	1,367	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,367	1,535

IFR 0313 A Accessibilité aux infrastructures – Amélioration

Afin d'améliorer le service pour sa clientèle, le RTM souhaite améliorer l'accessibilité universelle ainsi que l'accès piétonnier sécuritaire et agréable à ses infrastructures. Plusieurs initiatives sont considérées pour permettre l'accès des personnes à mobilité réduite aux infrastructures, dont les arrêts de bus. D'autres projets favoriseront un accès piétonnier simple aux infrastructures.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	10,000	10,000

IFR 0314 A | D Programme – Développement de terminus et de stationnements incitatifs

Afin d'améliorer le service pour sa clientèle et d'augmenter la performance de son réseau d'autobus et de trains de banlieue, le RTM a mis en place un programme de développement de terminus et de stationnements incitatifs. Les projets de développement de nouveaux terminus, la mise en place de nouveaux stationnements, ou l'ajout de places aux stationnements existants pour répondre aux besoins de la clientèle font partie des initiatives de ce programme.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	0,725	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	11,975	11,975

TI 0012 A Vente des titres et perception des recettes – Automatisation (phases II et III)

Afin de continuer à offrir à la clientèle des équipements de vente et de perception fonctionnels, fiables et sécuritaires, le RTM souhaite poursuivre la réalisation de cette initiative. Dans cette optique, certains projets sont requis :

- identification de solutions technologiques pour une meilleure coordination intermodale
- adaptation et uniformisation des équipements de perception pour répondre aux impératifs de sûreté concernant le paiement
- ajout de distributrices et de valideuses à des endroits stratégiques du réseau dans les gares
- remplacement et ajout d'équipements de vente et de perception ainsi que de centres de service

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
18,735	1,942	1,925	1,942	1,925	1,942	1,925	1,942	1,925	1,942	1,942	19,352	38,087

Afin de répondre aux exigences réglementaires à venir, le RTM installera des systèmes de vidéosurveillance pointant vers l'avant à l'intérieur des locomotives (ALP-45DP, F59PH et F59PHI) et des voitures de type loges (2000 et 3000). Ces systèmes faciliteront, entre autres, les enquêtes en cas d'incidents en donnant accès à des enregistrements vidéo et la remise en service plus rapide.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
0,344	1,324	1,295	1,250	-	-	-	-	-	-	-		3,869	4,213

Cette enveloppe contient des provisions pour permettre de réaliser des études sur des problématiques ou initiatives de même que des projets touchant la mobilité intégrée et l'accessibilité qui peuvent se présenter en cours d'année. Lorsque des initiatives émaneront des études menées, des projets à part entière seront éventuellement créés.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
-	1,400	1,400	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	0,800		9,200	9,200

Mesures d'atténuation



RÉALISATION

IFR 0235 A Programme – Mesures d’atténuation 2016-2017

Plusieurs chantiers routiers d’importance sont en cours dans la région métropolitaine de Montréal. Ces grands chantiers ont un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. Certaines mesures d’atténuation du programme 2016-2017 doivent encore être réalisées, soit :

- Stationnement Saint-Constant – Agrandissement [IFR 0273]
- Axe Bonaventure – Mesures préférentielles pour autobus (phase II) [IFR 0274]

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
0,849	0,373	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,373	1,222	

ÉTUDES

IFR 0261 | IFR 0301 A Programme – Mesures d’atténuation 2018-2027

Des chantiers affectant les déplacements sont en cours ou seront lancés au cours des prochaines années dans la région métropolitaine de Montréal. Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile. Certaines mesures d’atténuation du programme 2018-2027 seront réalisées afin de pallier ces entraves routières. De plus, des mesures d’atténuation seront à prévoir dans le cadre de la venue du projet de REM de CDPQ Infra inc.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												10 ANS	TOTAL
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
2,650	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	100,000	102,650	

Annexe



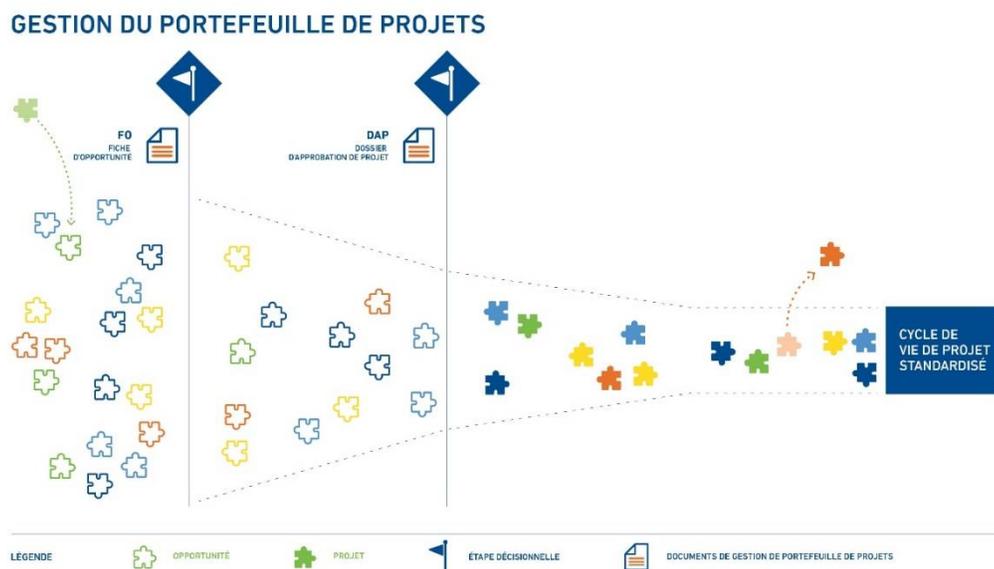
Gestion du portefeuille de projets et gestion de projet

GESTION DE PROJETS STANDARDISÉE (GPS) – Le RTM utilise une méthodologie basée sur les meilleures pratiques en gestion organisationnelle de projets. La méthodologie GPS intègre l'ensemble des processus associés à la gestion du portefeuille de projets et à la gestion de projets. Elle tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs projets du RTM sont assujettis, dont la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique* adoptée par le gouvernement du Québec.

Plus spécifiquement, la méthodologie GPS vise à :

- permettre la priorisation des projets en lien avec les orientations stratégiques
- établir la gouvernance et le processus décisionnel du portefeuille de projets et des projets
- assurer l'uniformité et la rigueur des pratiques en matière de gestion du portefeuille de projets et de gestion de projet
- faciliter la collaboration et l'interaction entre les unités d'affaires pour une prise de décision dans le meilleur intérêt du RTM
- assurer la gestion, le suivi et la maîtrise de la portée, de l'échéancier, des coûts, des risques et des ressources du portefeuille de projets et des projets du RTM
- aligner les processus et procédures en gestion de projets en vigueur avec les processus et procédures émis par des instances gouvernementales et auxquels le RTM est assujetti dans l'exécution de ses projets

Gestion du portefeuille de projets : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, les opportunités sont évaluées en deux étapes par une entité décisionnelle, soit l'inscription de l'opportunité au portefeuille de projets et l'approbation de la solution recommandée pour réaliser le projet. Le processus de gestion du portefeuille de projets vise à sélectionner les projets qui contribuent le mieux à l'atteinte des objectifs de l'organisation. La gestion du portefeuille de projets permet d'évaluer la capacité organisationnelle et financière pour réaliser les projets dans un horizon donné. Le suivi du portefeuille de projets est effectué périodiquement afin d'assurer la gestion des bénéfices, des risques et des communications des projets.

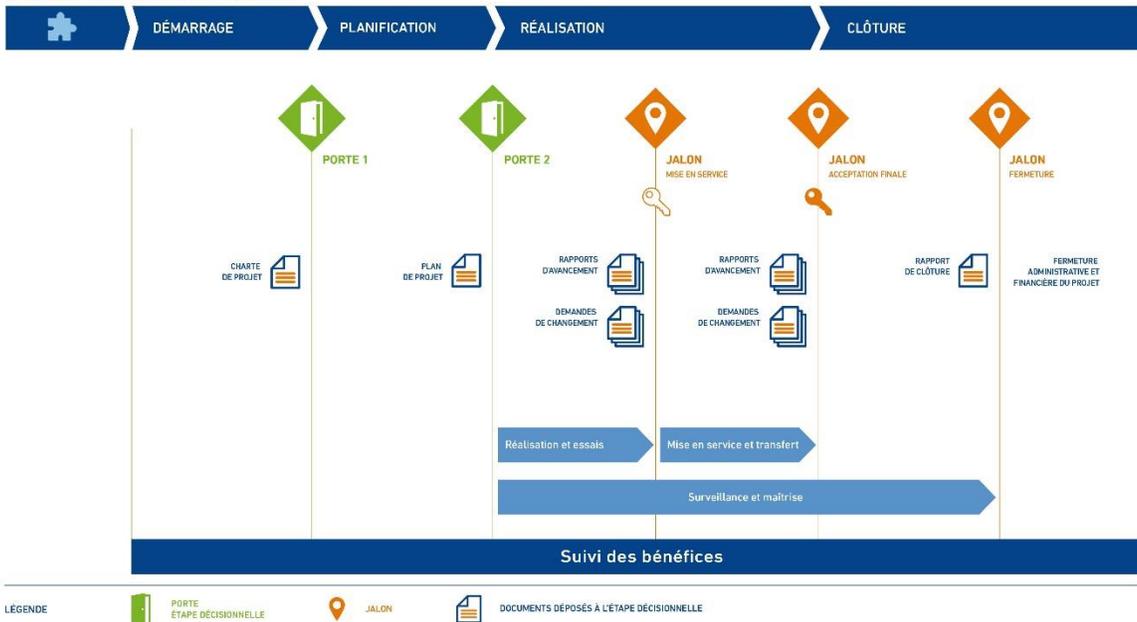


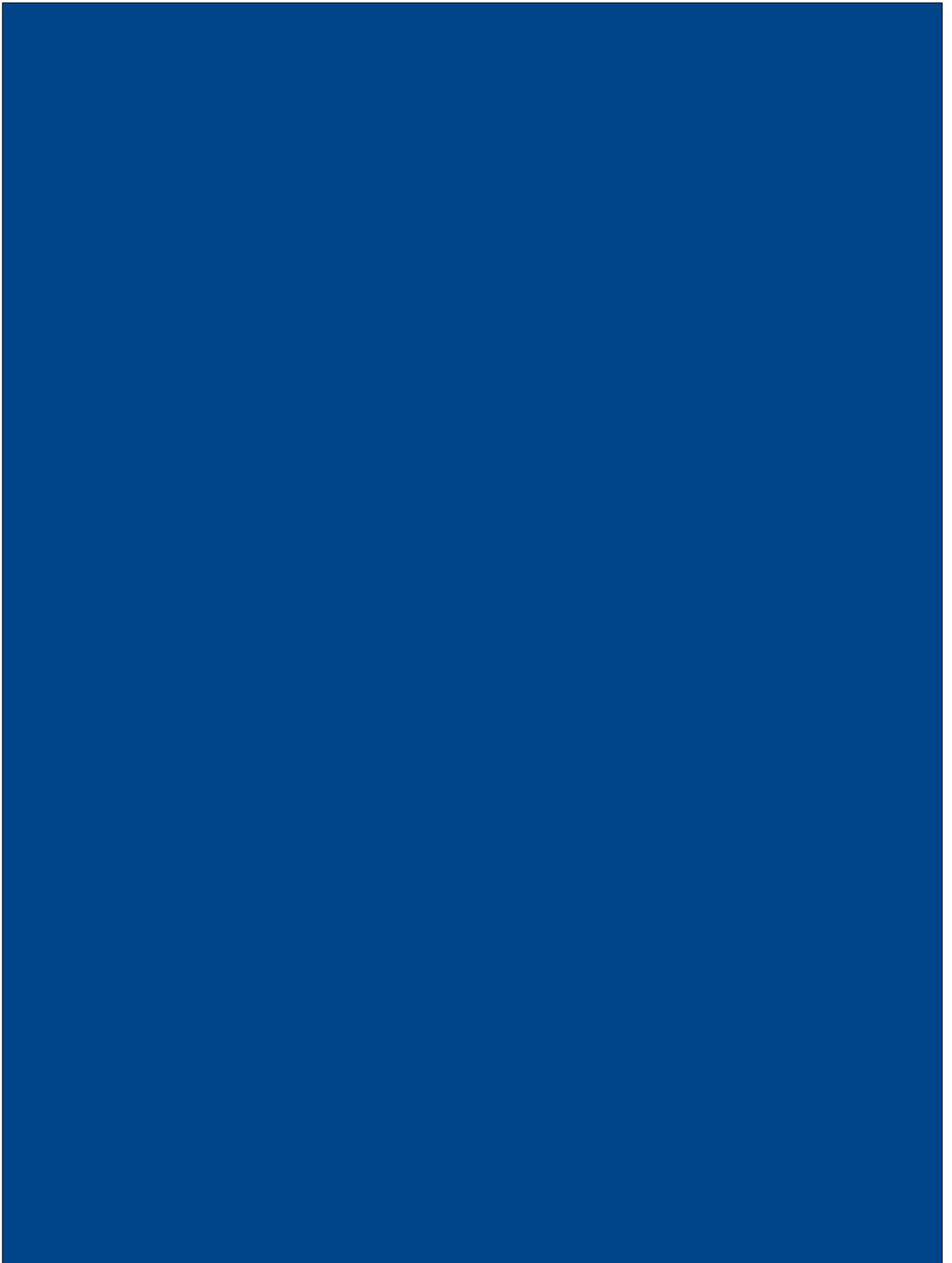
Le comité de gestion du portefeuille de projets (CGPP) peut suspendre ou exiger l'assujettissement d'une initiative à la Politique relative à la gestion du portefeuille de projets et à la gestion de projets. Ce comité détermine le niveau de gouvernance du projet en fonction du coût du projet, sauf s'il juge que d'autres critères devraient en modifier la gouvernance.

Toute modification au projet doit être approuvée par l'entité décisionnelle ou l'instance gouvernementale ayant approuvé la dernière étape décisionnelle.

Cycles de vie de projet : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, le cycle de vie de projet standardisé du RTM se définit en quatre phases : le démarrage, la planification, la réalisation ainsi que la clôture. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait l'objet d'étapes décisionnelles ou informationnelles, appelées portes et jalons, qui permettent aux entités décisionnelles de revoir le projet à des moments-clés de son cycle de vie et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite.

CYCLE DE VIE DE PROJET





Réseau de transport métropolitain

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
rtm.quebec