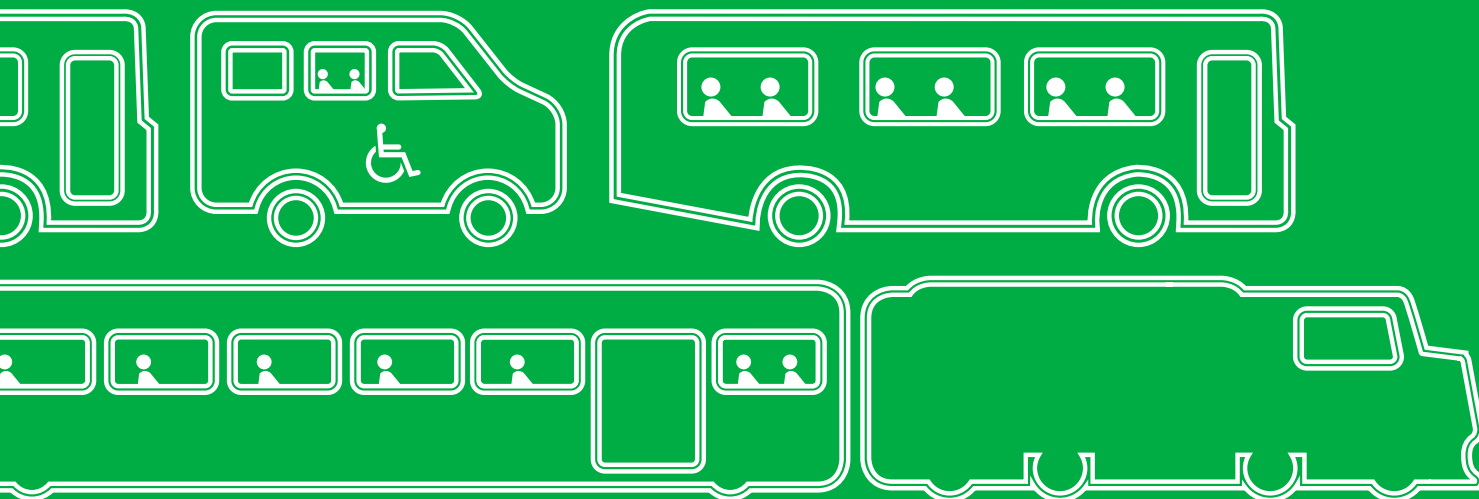


Programme des immobilisations 2018-2027

AMENDEMENT

Adopté – Conseil d'administration
26 avril 2018



Réseau de transport
métropolitain

AMENDEMENT AU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS (PDI) 2018-2027 DU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

1.0 Ajout de nouveaux projets

Aiguillages et autres infrastructures de voies

Ce projet englobe notamment l'ajout ou l'amélioration de chauffe-aiguillage sur le réseau de trains afin de prévenir les problèmes d'enneigement et de gel qui sont à l'origine de plusieurs retards importants survenus en début d'année 2018. Le remplacement du ballast et de toutes les traverses des voies ferrées à la gare Lucien-L'Allier est également prévu.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)													
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		10 ANS	TOTAL
–	12,980	–	–	–	–	–	–	–	–	–		12,980	12,980

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 75%

Centre de maintenance Lachine – Ajout de voies de garage et d'infrastructures

Ce projet vise l'ajout de voies de garage et d'infrastructures (bâtiment pour le profilage de roues et pour les essais de locomotives) au centre de maintenance Lachine pour permettre l'entretien de la flotte des lignes Vaudreuil, St-Jérôme et Candiac. En raison de la venue du projet du REM, le centre de maintenance Lachine devient le centre de maintenance principal du matériel roulant du RTM.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)													
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		10 ANS	TOTAL
–	2,625	8,500	11,125	3,560	0,190	–	–	–	–	–		26,000	26,000

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 100%

Acquisition de vingt locomotives diesel Tier 4

Ce projet vise le remplacement de vingt locomotives bi-modes (ALP45-DP) par vingt nouvelles locomotives diesel EPA Tier 4. Avec l'arrivée du REM, les coûts élevés d'entretien des deux systèmes d'alimentation intégrés aux locomotives bi-modes ne sont plus justifiés puisqu'un seul mode sera utilisé (le mode diesel).

Le coût estimé pour l'acquisition des vingt nouvelles locomotives diesel Tier 4 s'élève à 241,837 M\$. Le produit de disposition des vingt locomotives bi-modes est estimé à 96,0 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	-	-	-	46,040	74,312	74,561	46,648	0,276	-	-	241,837	241,837

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 75%

IFR 0329 Gare Saint-Lambert – Secteur du stationnement – Agrandissement

Le stationnement incitatif de la gare Saint-Lambert compte actuellement 367 cases. Un taux élevé d'occupation et d'importants débordements sur les rues adjacentes sont enregistrés depuis de nombreuses années, entraînant des plaintes des résidents environnants et plaintes des clients du RTM en lien avec le manque de place et aux difficultés de se stationner à la gare.

Une opportunité liée à un terrain adjacent est à l'origine de ce projet visant la création d'environ 85 nouvelles places de stationnement.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
-	1,630	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,630	1,630

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 85%

IFR 0327 SAEIV ITSMAX

Suite à la transformation des transports collectifs dans la grande région métropolitaine de Montréal du 1^{er} juin 2017, un projet de standardisation du systèmes d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV) a été créé pour répondre aux besoins régionaux. La solution SAEIV choisie pour ce projet de standardisation est la solution Chrono.

Cependant, avant ce changement de gouvernance, des contrats pour l'acquisition de SAEIV ont été contractés par les secteurs, notamment dans les secteurs Vallée du Richelieu, Sud-Ouest, l'Assomption et Terrebonne-Mascouche. Puisque ces contrats doivent maintenant être honorés par le RTM, ce dernier doit finaliser l'entente avec le fournisseur ITSMAX.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)												
AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
3,700	5,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,800	9,500

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 85%

2.0 Révision budgétaire de projets

IFR 0275 Centre de maintenance – Ligne Mascouche

Ce projet visant à construire un centre de maintenance pour assurer l'entretien des rames de la ligne Mascouche en vue de l'arrivée du REM était déjà prévu au PDI 2018-2027. Un ajustement budgétaire est toutefois requis suite à la réception de nouvelles informations de la part de CDPQi.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)													
	AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
PDI adopté	1,500	1,881	1,257	24,161	10,698	–	–	–	–	–	–	37,997	39,497
PDI amendé	0,255	11,190	28,845	12,897	0,055	–	–	–	–	–	–	52,987	53,242
Écart	(1,245)	9,309	27,588	(11,264)	(10,643)	–	–	–	–	–	–	14,990	13,745

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 100%

MRO 0002 Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves

L'acquisition de 24 voitures était prévue au PDI 2018-2027 dans le projet *MRO 0002 – Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves*. L'exercice d'options d'achat pour l'acquisition de 10 voitures était également prévu dans le projet *IFR 0310 – Voitures à deux niveaux – Acquisition*. Le PDI 2018-2027 prévoyait donc au total l'acquisition de 34 voitures.

Afin de rétablir la réserve opérationnelle, de soutenir le programme de maintien d'actifs des voitures de série 3000 et 2000 et de répondre aux prévisions d'augmentation d'achalandage, 20 voitures additionnelles sont requises plutôt que 10, portant le nombre total de voitures à acquérir à 44 et l'échéancier d'acquisition a également été revu.

Dans le présent amendement, les projets MRO 0002 et IFR 0310 sont fusionnés sous le projet MRO 0002.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$) – MRO 0002													
	AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
PDI adopté	18,111	13,524	41,917	15,988	12,349	2,426	–	–	–	–	–	86,204	104,315
PDI amendé	7,282	42,209	84,769	21,257	14,369	5,510	–	–	–	–	–	168,114	175,396
Écart	(10,829)	26,685	42,852	5,269	2,020	3,084	–	–	–	–	–	81,910	71,081

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 75%

INVESTISSEMENTS (en millions de \$) – IFR 0310													
	AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
PDI adopté	–	–	0,058	36,885	1,897	–	–	–	–	–	–	38,840	38,840
PDI amendé	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Écart	–	–	(0,058)	(36,885)	(1,897)	–	–	–	–	–	–	(38,840)	(38,840)

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 75%

Le RTM avait prévu à son PDI 2018-2027 le remplacement entre 2023 et 2027 de 10 locomotives F59PH et de 11 locomotives F59PHI déjà âgées de presque 30 ans par 21 nouvelles locomotives diesel EPA Tier 4. Afin de fiabiliser son réseau de trains, réduire les retards causés par des bris mécaniques, augmenter la capacité des trains, réduire les coûts d'entretien et réduire la pollution causée par l'émission de gaz à effets de serre, le RTM souhaite devancer le remplacement des 10 locomotives F59PH à 2018.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)													
	AVANT	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	10 ANS	TOTAL
PDI adopté	–	–	–	–	–	–	0,340	2,061	76,055	109,354	81,036	268,846	268,846
PDI amendé	–	0,310	14,134	37,963	59,053	35,013	0,372	18,280	36,285	74,597	56,337	332,344	332,344
Écart	–	0,310	14,134	37,963	59,053	35,013	0,032	16,219	(39,770)	(34,757)	(24,699)	63,498	63,498

Taux de financement attendu pour les dépenses admissibles : 75%

3.0 Bilan des impacts sur le PDI 2018-2027

L'ajout de cinq nouveaux projets et la révision budgétaire de trois projets présentés à cet amendement du PDI 2018-2027 représentent une augmentation totale de 401,4 M\$ (409,8 M\$ sur dix ans) en investissements par rapport au PDI adopté le 19 octobre 2017. L'impact pour 2018 se traduit par une hausse des investissements requis de 61,3 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
	AVANT	2018	2019-2027	10 ANS	TOTAL
PDI adopté	161,713	411,076	1 180,721	1 591,797	1 753,510
PDI amendé	153,339	472,415	1 529,187	2 001,602	2 154,941
Écart	(8,374)	61,339	348,466	409,805	401,431

L'impact des modifications présentées sur le service de dette nette du RTM est le suivant :

Financement des investissements par source - PDI adopté

(en millions de dollars)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Subventions des partenaires										
Gouvernements provincial et fédéral	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 investissements par source - PDI amendé

(en millions de dollars)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Subventions des partenaires										
Gouvernements provincial et fédéral	136,075	187,321	185,627	200,132	179,213	187,553	208,355	210,218	213,298	217,382
Dette nette (compensée par l'ARTM)	40,112	40,279	46,227	56,312	59,667	59,136	62,778	61,512	61,984	63,268
Total	176,187	227,600	231,853	256,444	238,880	246,689	271,133	271,731	275,282	280,651

Écart de la dette nette (en milliers de dollars)	118	574	947	1 653	3 047	4 248	4 465	3 953	3 482	3 104
--	-----	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

L'amendement requis du PDI 2018-2027 affecte peu la dette nette pour 2018 et 2019.

Réseau de transport métropolitain

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