

Programme des immobilisations 2022-2031



Remerciements

Dans ce contexte de pandémie et considérant l'ajout d'enjeux financiers, je tiens 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 2022-2031 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 réduire l'enveloppe de projets pour les 10 prochaines années ainsi que le ratio d'endettement.

C'est donc avec une grande fierté que je vous invite à le parcourir.

Je vous souhaite une bonne lecture!

Votre trésorière,

A handwritten signature in black ink that reads "Linda Lebrun". The signature is fluid and cursive.

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 20 décembre 2021

PRÉPARÉ PAR

La direction Finances,
Direction exécutive - Planification et finances

Programme des immobilisations 2022·2031

Mot des dirigeants

La crise sanitaire qui perdure a un grand impact sur l'ensemble des industries et celle des transports collectifs n'y fait pas exception. À la STM, l'impact ne se fait pas seulement sentir sur les nouvelles habitudes de déplacement de notre clientèle, mais aussi sur notre façon de faire des projets et sur notre capacité à en amorcer de nouveau au rythme qui prévalait avant 2020.

Afin de limiter son endettement dans un contexte de crise financière et d'aider ses partenaires en ce contexte difficile, la STM a dû retrancher 2 G\$ à son programme d'immobilisations (PI) de 10 ans, passant de 18,1 G\$ pour la période de 2021-2030 à 15,9 G\$ pour le PI 2022-2031. Pour y arriver, la STM a réduit l'envergure de certains projets, en plus d'en arrêter certains, comme celui des portes palières sur la ligne orange et celui de la conversion des postes abaisseurs; ces infrastructures qui alimentent le métro en électricité.

Malgré ces efforts d'optimisation, nous poursuivons nos investissements qui se chiffrent à 1,1 G\$ pour 2022. Une attention particulière sera encore portée au maintien de nos actifs qui demeure la priorité. En effet, des infrastructures fiables et en bon état sont à la base d'un service de qualité. La STM poursuivra également la réalisation de grands projets, comme le Centre de transport Bellechasse, le complexe Crémazie, le prolongement de la ligne bleue et l'électrification des infrastructures et des véhicules du réseau bus, une transformation majeure pour les 15 prochaines années.

Grâce à l'effort soutenu de nos employés et à l'appui de nos partenaires, tels que l'Autorité régionale de transport métropolitain, l'agglomération de Montréal et les gouvernements du Québec et du Canada, tous ces investissements assureront un service fiable et sécuritaire qui contribuera à l'attractivité du transport collectif et à sa relance.



Éric Alan Caldwell
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 2021 et avant sont exclus du présent document.

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

Table des matières

Gouvernance	7
Plan stratégique organisationnel 2025	11
Gestion de portefeuille de projets	18
Plan de maintien des actifs	25
Impact financier	30
Sommaire – projets	37
Réseau de bus	43
Réseau du métro	65
Transport adapté	92
Secteur administratif	96
Annexes	103
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	115

Gouvernance

Gouvernance

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

Depuis la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la STM évolue dans un environnement organisationnel et financier complexe. Elle est liée par une entente de service à l'ARTM pour l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent dorénavant de l'ARTM.

La STM collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitain et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet service rapide par bus (SRB) Pie-IX, prépare le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et sera maître d'œuvre de sa réalisation.

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 une personne est cliente des services de transport adapté et deux autres sont clientes des services de transport collectif. Cette dernière désignation doit notamment permettre de faire accéder au conseil au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

C'est notre conseil d'administration qui exerce les fonctions et les pouvoirs de la STM et en détermine les grandes orientations. Il adopte notamment le Plan stratégique organisationnel (PSO). Il approuve annuellement le budget et le Programme des immobilisations (PI).

Au 2 décembre, notre conseil est formé de huit personnes regroupant quatre femmes et quatre hommes. Six d'entre-elles ont le statut d'élu municipal, une y agit à titre de représentante de la clientèle (membre âgé de moins de 35 ans) et une autre a le statut de membre indépendant.

Note : Deux postes de personnes désignées parmi la clientèle sont actuellement vacants et seront pourvus bientôt.

COMITÉ DE DIRECTION

Composé du directeur général, de son adjoint et de ses directrices exécutives et 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 (au 2 décembre 2021)

Éric Alan Caldwell

Président

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

Laurence Parent

Vice-Présidente

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

Gracia Kasoki Katahwa

Mairesse d'arrondissement
Arrondissement de
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

Sylvain Ouellet

Conseiller de Ville de Montréal
District François-Perreault
Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-
Parc-Extension

Georges Bourelle¹

Maire de Beaconsfield

M. Alan DeSousa

Maire d'arrondissement de Saint-Laurent

Claudia Lacroix Perron

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

Catherine Morency

Membre indépendant

Vacant

Représentant de la clientèle du transport adapté

Vacant

Représentant de la clientèle du transport
collectif

¹ Le 23 décembre 2021, Monsieur Alex Bottausci, maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux, a été nommé en remplacement de Monsieur Georges Bourelle.

Gouvernance

LES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Luc Tremblay

Directeur général

Étienne Lyrette

Adjoint au directeur général et directeur

Planification stratégique et Affaires
gouvernementales

Linda Lebrun

Trésorière et Directrice exécutive

Planification et Finances

Geneviève Bourbeau

Directrice exécutive

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

Méto et 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 Plan stratégique organisationnel (PSO 2025) repose sur une ambitieuse vision corporative, l'EXCELLENCE EN MOBILITÉ. Il est composé de quatre orientations stratégiques et 16 objectifs auxquels sont associées des 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 sur l'horizon 2016-2025. Compte tenu du contexte sanitaire et économique, la STM a souhaité revoir ses cibles et ses résultats visés en 2021 et 2022 par le biais d'un document intitulé Plan de transition et de relance (PTR) 2022. Parce qu'il est le prolongement du PSO 2025, ce Plan de transition et relance 2022 est articulé autour des mêmes quatre orientations stratégiques. Les objectifs sont également les mêmes, quoique certains d'entre eux sont consolidés pour les fins du PTR 2022. L'élaboration d'un Plan stratégique organisationnel pour la période 2023 à 2030 doit se poursuivre en 2022.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS du PSO 2025	Objectifs du Plan de transition et relance 2022
Améliorer l'expérience client	1 - Livrer l'offre de service promise 2 - Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible 9 - Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée	Objectif 1
	3 - Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité 8 - Bonifier le parcours client	Objectif 2
	4 - Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle	Objectif 3
	5 - Réduire le déficit de maintien des actifs	Objectif 4
	6 - Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements	Objectif 5
	7 - Poursuivre l'électrification du réseau	Objectif 6
	Adapter l'organisation à l'évolution de la gouvernance	10 - Renouveler l'organisation pour l'excellence client 13 - Améliorer l'efficacité des processus et la productivité
Maîtriser les finances	11 - Agir comme chef de file en mobilité et développement durables	Objectif 8
	12 - Maîtriser la gestion de l'entente de service	Objectif 9

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS du PSO 2025	Objectifs du Plan de transition et relance 2022
Attirer, développer et mobiliser les talents	14 - Attirer et retenir les talents	Objectif 10
	15 - Développer les compétences	Objectif 11
	16 - Encourager l'implication et le leadership	Objectif 12

Le PSO 2025 s'appuie sur des assises gouvernementales, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Plan climat de la ville de Montréal, sans oublier les engagements pris par les gouvernements du Québec et du Canada, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). La STM a collaboré également à la réalisation du Plan stratégique de

développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et 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 près de 16 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 2025, le Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 ainsi que le Plan d'accès à l'égalité en emploi 2021-2022.

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 et sa révision est prévue pour 2022.

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

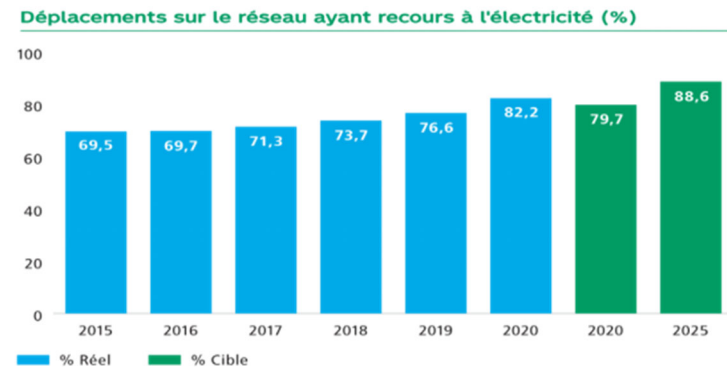
Plan stratégique organisationnel 2025

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

Grâce à son réseau de métro 100 % électrique et à un parc de bus hybrides / électriques en croissance, la STM affichait en 2020 un taux de déplacements ayant recours à l'électricité de 82,2 %. 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 acquérir que des bus 100 % électriques. De plus, la STM 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.

PRINCIPAUX PROJETS AUTORISÉS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

- Prolongement de la ligne bleue
- Acquisition de bus 12 mètres – phase 2
- 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 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. 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 clientèle 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.

PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS AUTORISÉS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

- ▶ Programme d'accessibilité des stations de métro – phases 1 et 2
- ▶ Acquisition de bus 12 mètres – phase 2
- ▶ Réno-Systèmes – phases 3, 4 et 5
- ▶ Prolongement de la ligne bleue

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 10 exercices financiers subséquents en conformité avec son propre PSO avec le Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM.

À l'aide des orientations stratégiques et des cibles du PSO 2025 ainsi que des chantiers du Plan de développement durable 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

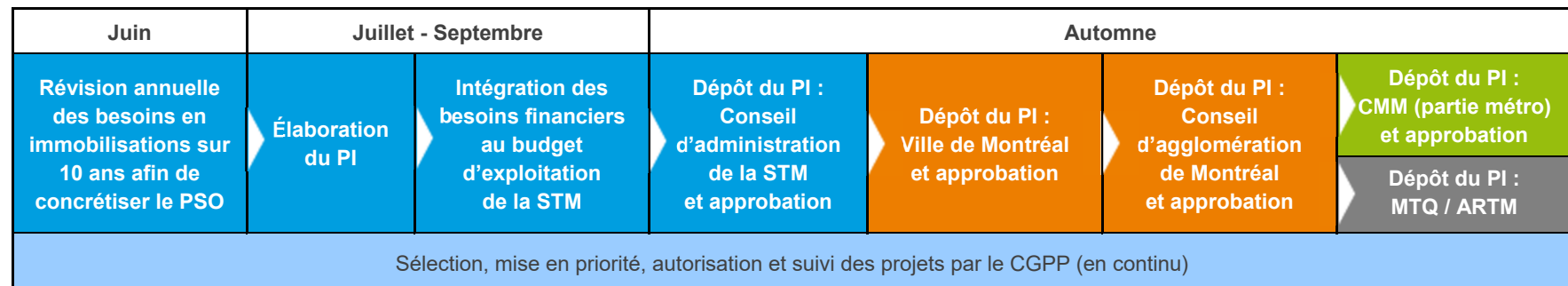
développer ses actifs et ses services, et ce, pour les 10 prochaines années, en cohérence avec son PSO. La STM revoit ainsi systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et sources de financement des différents 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 (CMM). 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 transmise 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

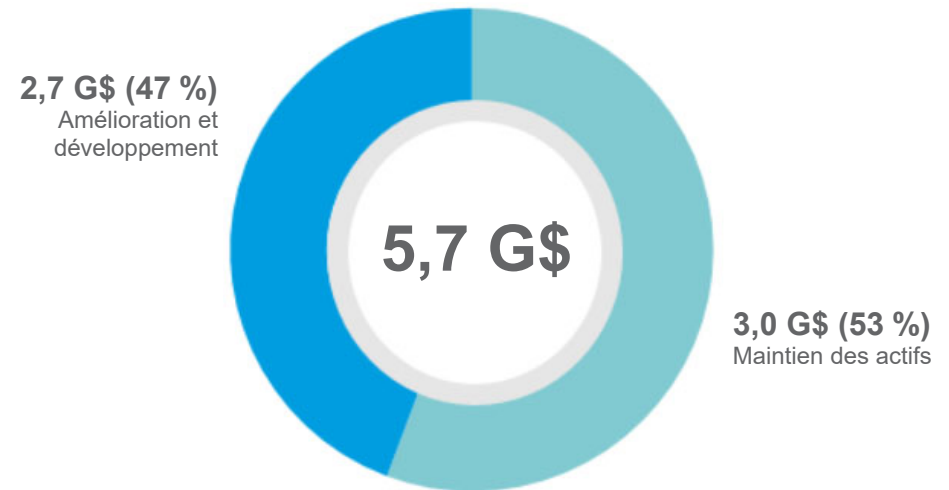
La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du PSO en fonction des ressources disponibles. Tous les projets inscrits au PI ont fait l'objet d'une présentation au Comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP).

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 53 % d'initiatives visant le maintien des actifs et de 47 % touchant l'amélioration et le développement.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



Gestion de portefeuille de projets

GOVERNANCE ET PROCESSUS

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

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

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

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

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

LES BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

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

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d'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

UNE GESTION DE PROJETS SUR LES RAILS

La STM, un choix judicieux pour la gestion de projets

Au cours des cinq dernières années, la STM a géré une quinzaine de chantiers de construction majeurs. À ceux-ci, il faut ajouter les projets de maintien d'actif regroupés en programmes à déploiement constant depuis deux décennies et qui comptent actuellement 223 projets actifs. De l'ensemble de ces projets d'une valeur de 6 G\$, 88 % ont respecté les budgets initiaux ou ont été livrés en deçà. Le taux de réalisation de projets de la STM a pratiquement doublé en six ans pour atteindre 93 % en 2020, ce qui témoigne de la maturité de sa gestion de projets.

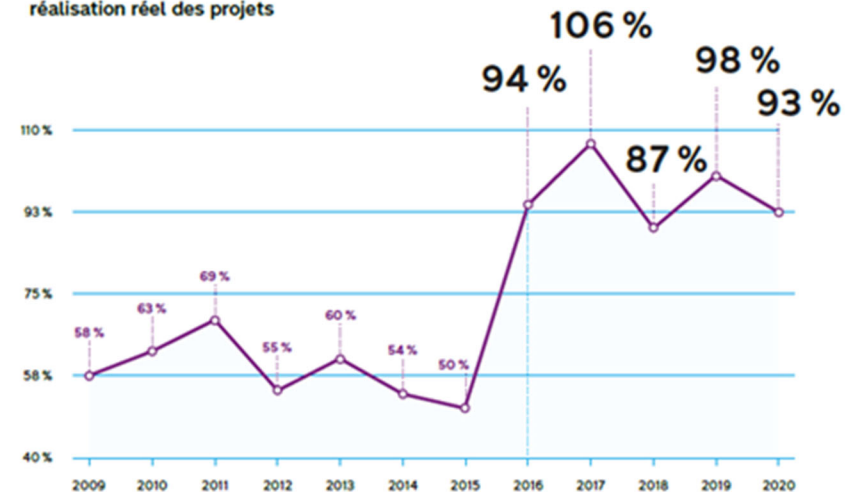
Exploitant et gestionnaire de projets

S'attaquer au déficit de maintien d'actifs et multiplier les chantiers en milieu exploité pose des défis logistiques importants. Forte de son expérience d'exploitant, la STM possède une expertise unique pour orienter les projets vers des solutions optimisées pour ses clients, pour l'exploitation et pour l'entretien de ses actifs. La STM parvient ainsi à rénover le métro et ses installations de surface, des actifs de 31 G\$, sans nuire à l'offre de service. Pour ce faire, chaque nuit, la STM coordonne la mobilisation et la démobilitation de plus de 100 chantiers de maintien d'actifs dans le métro. Le service bus est aussi livré quotidiennement à la clientèle malgré des travaux dans ses neuf centres de transport.

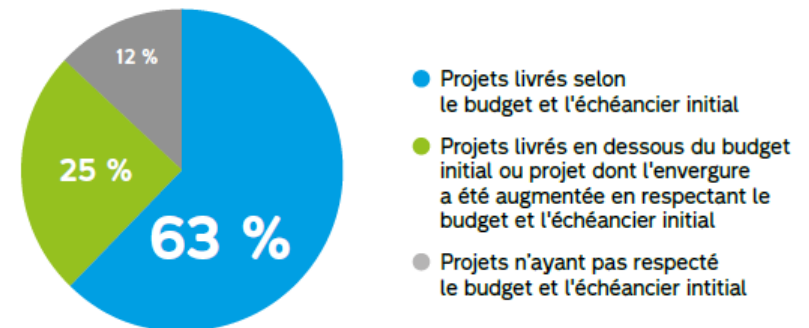
Des exemples de succès :

- Projet AZUR : respect de l'échéancier, 500 M\$ en deçà du budget et + 2 trains supplémentaires;
- Réno-Systèmes : 140 M\$ de valeur générée grâce à une saine gestion de projet;
- Centre de transport Stinson : un projet LEED OR maintes fois primé et livré en deca du budget.

Évolution du taux de réalisation réel des projets



Grands projets de construction des cinq dernières années et projets de maintien des 20 dernières années (valeur de 6 G\$)



Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - MAINTIEN DES ACTIFS

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
	et avant												et après	Projet 2022-2031
<i>(en millions de dollars)</i>														
Maintien des actifs														
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 707,0	27,7	41,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	69,7
Réno-Systèmes - phase 5	87,1	125,4	197,4	168,4	136,8	90,4	-	-	-	-	-	-	805,5	718,4
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	520,2	64,2	2,7	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	588,5	68,3
Réno-Systèmes - phase 4	363,4	85,7	79,6	31,2	22,6	-	-	-	-	-	-	-	582,5	219,1
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	497,5	4,7	9,6	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	84,2
Réno-Infrastructures - phase 3	61,1	88,8	133,2	119,0	57,7	44,3	-	-	-	-	-	-	504,0	443,0
Réno-Systèmes - phase 3	484,9	4,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	15,1
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest	19,5	6,7	49,1	79,2	91,7	87,0	83,6	-	-	-	-	-	416,8	397,4
Centre de transport Bellechasse	196,7	139,3	34,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	173,6
Contrôle de trains - ligne bleue	6,7	4,0	22,5	43,4	52,6	36,3	24,8	135,4	-	-	-	-	325,7	318,9
Réno-Infrastructures - phase 2	247,1	32,0	22,8	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	56,2
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	228,3	4,5	30,3	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	37,7
Reconstruction du complexe Crémazie	218,9	30,3	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	44,0
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	3,0	20,6	32,5	63,1	2,2	-	-	-	-	-	-	-	121,3	118,3
Agrandissement du centre d'attache Viau	60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	6,9
Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73	52,4	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,4	10,1
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)	21,2	13,7	12,8	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	36,4
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1	45,0	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	9,3
Capacité électrique du poste de district Legendre	42,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,7	0,2
Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018	26,2	6,6	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	7,5

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - MAINTIEN DES ACTIFS

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
	et avant											et après	Projet	2022-2031
<i>(en millions de dollars)</i>														
Maintien des actifs														
Migration 2022 du progiciel Hastus	7,5	9,9	10,6	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	22,7
Remplacement des véhicules de service - phase 2	14,9	10,3	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	14,2
Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)	3,9	11,5	2,8	4,6	2,6	-	-	-	-	-	-	-	25,4	21,5
Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	14,3	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	4,4
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	14,0	2,4	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	3,8
Acquisition de minibus TA - phase 2	10,5	1,9	2,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	4,6
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	7,3	7,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	7,6
Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	10,7	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,2
Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	11,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,1
Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	8,7	2,0	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	2,5
Acquisition équipements de production - phase 2	3,2	3,3	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,1	6,9
Acquisition de bus 9 mètres	5,2	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	0,9
Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	5,8	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	0,5
Véhicules d'atelier - phase 1	3,8	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	0,7
Solution Gestion des Apprentissages (SGA)	3,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,8
Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	0,6	1,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
Projet Télétravail	2,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,4
Améliorations conventions collectives	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	0,1
Évolution technologique - secteurs d'entretiens	1,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	1,3
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	5 044,5	745,0	724,0	598,3	366,3	258,1	108,5	135,5	-	-	-	-	7 980,1	2 935,6

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
(en millions de dollars)	et avant											et après	Projet	2022-2031
Amélioration et développement														
Prolongement de la ligne bleue	410,2	119,4	65,0	27,4	1,1	1,1	1,1	928,0	-	-	-	-	1 553,2	1 143,1
Programme d'électrification des CT phase 1	25,6	73,8	46,6	116,8	179,9	88,1	41,5	101,6	-	-	-	-	673,7	648,1
Garage Côte-Vertu	434,9	7,1	58,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	65,3
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	203,5	90,4	51,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	158,3
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	41,5	37,3	77,2	75,4	67,1	24,9	-	-	-	-	-	-	323,3	281,9
Centre de transport - Est de Montréal	20,7	0,7	-	-	-	20,1	101,4	158,7	13,8	-	-	-	315,4	294,7
Agrandissement de 3 centres de transport	191,4	11,9	16,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	28,1
Programme de mesures préférentielles pour bus	46,8	7,3	7,3	7,5	7,6	1,9	0,5	-	-	-	-	-	79,0	32,2
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	49,5	7,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,5	26,0
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	10,7
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	12,7	0,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	3,3
Programme Amélioration OPUS (PAO)	0,7	7,1	2,9	1,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	13,3	12,6
Acquisition d'équipements de billettique (AEB)	0,2	5,0	1,5	1,6	1,2	-	-	-	-	-	-	-	9,5	9,3
Employé numérique - phases 2 et 3	6,8	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	1,0
Démonstration minibus électrique au TA	3,2	0,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,1
Garage temporaire 380 Stinson	2,8	-	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,5
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	1 484,9	375,1	354,7	246,3	258,3	136,1	144,5	1 188,3	13,8	-	-	-	4 201,9	2 717,0
TOTAL - AUTORISÉS	6 529,4	1 120,1	1 078,7	844,6	624,6	394,1	252,9	1 323,8	13,8	-	-	-	12 182,0	5 652,6
Total des projets en définition	3,2	10,5	265,4	401,2	498,8	482,2	458,9	457,0	7,3	2,8	1,6	7,8	2 596,7	2 585,8
Total des projets en identification	0,3	6,1	59,7	290,7	846,8	1 529,4	1 358,6	1 171,3	893,4	802,1	792,3	1 287,2	9 037,9	7 750,4
Total des investissements	6 532,9	1 136,8	1 403,8	1 536,5	1 970,2	2 405,7	2 070,4	2 952,1	914,4	805,0	793,9	1 294,9	23 816,6	15 988,8

Plan de maintien des actifs

Plan de maintien des actifs

VALEUR DES ACTIFS

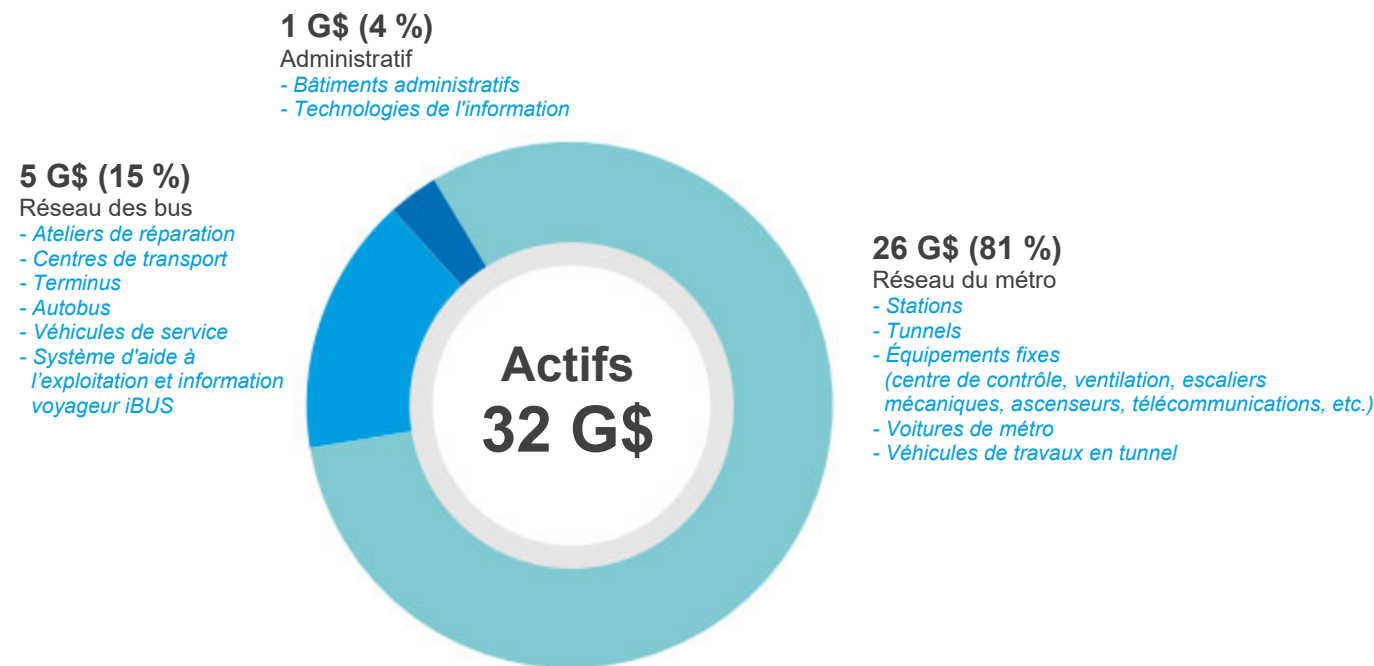
En 2015, la valeur de remplacement des actifs de la STM avait été évaluée à 26 G\$ (dollars de 2015). Cette valeur est estimée en 2021 à 32 G\$ (dollars de 2021). Cette valeur est cependant préliminaire puisqu'un exercice de réévaluation de la valeur de remplacement est en cours.

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.

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 des critères de conception d'aujourd'hui et en incluant les taxes et les frais financiers. Maintenir en bon état un parc des 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 DES ACTIFS

Le déficit de maintien des 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 publiques² ». 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*³ pour rédiger la définition de déficit de maintien des actifs pour la STM.

La méthode de calcul du déficit de maintien des actifs de la STM est en cours de révision 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 des actifs) ainsi que les différents besoins d'exploitation.

En bref, l'indicateur du déficit de maintien des 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 à laquelle 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 des actifs pour deux raisons : d'abord, pour pouvoir offrir un service à la clientèle irréprochable et ensuite pour minimiser le coût total de propriété des actifs de la STM 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



² Gouvernement du Québec. *Loi sur les infrastructures publiques*, RLRQ, c. I-8.3.

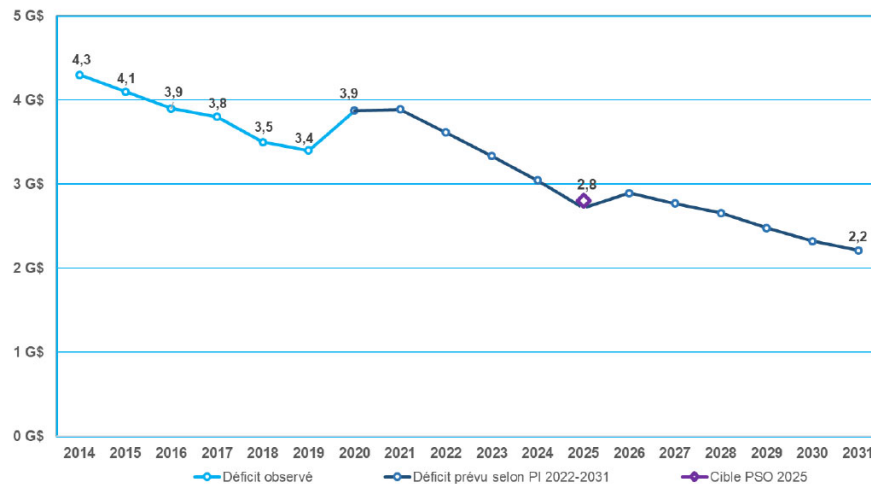
³ Gouvernement du Québec, Secrétariat du Conseil du trésor (2014). *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*.

Plan de maintien des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN DES ACTIFS

Une mise à jour du déficit de maintien des actifs a été réalisée bien que l'exercice de révision de la méthode soit en cours. La valeur du déficit de maintien des actifs de 2020 a donc été estimée à 3,9 G\$ au 31 décembre 2020.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution du déficit de maintien d'actifs par année en tenant compte des investissements prévus dans le présent PI. En 2014, le déficit de maintien d'actifs accumulé était de 4,3 G\$. Grâce à nos investissements, il a reculé à 3,4 G\$ en 2019, une diminution de plus de 900 M\$. Si l'on se fie à la planification actuelle, le défi demeure imposant puisque nos besoins n'ont pas fini d'augmenter alors que le financement octroyé au cours des dernières années est davantage accordé pour des projets de développement. Puisque les actifs de la STM ont été construits majoritairement dans les années 60 à 80, chaque année, des portions de nos réseaux s'ajoutent au déficit de maintien des actifs. C'est pourquoi le déficit ne se résorbe pas aussi vite que les investissements qui sont faits annuellement.



Le déficit de maintien des actifs à la STM se répartit principalement dans deux secteurs principaux: les équipements fixes métro et les infrastructures métro. Le reste du déficit est un regroupement de toutes les autres catégories des actifs, notamment bus, technologie de l'information, matériel roulant et administratif.

Pour les équipements fixes, le déficit de maintien des 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.

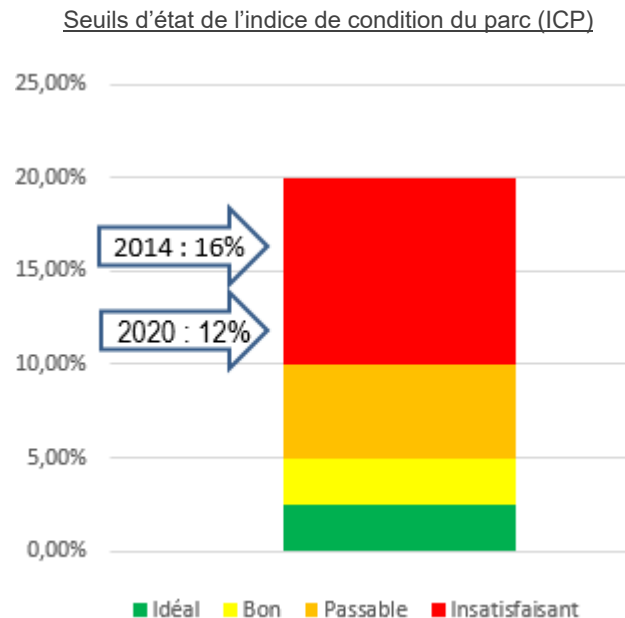
Plan de maintien des actifs

INDICE DE CONDITION DU PARC (ICP)

En plus de la valeur de remplacement des actifs et le déficit de maintien des 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 des actifs avec sa valeur de remplacement. Si le ratio (en %) qui en résulte est haut, cela signifie que le parc des actifs est en mauvais état.

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

En 2014, l'indice de condition du parc se situait à 16 %, tandis qu'en 2020, il se situait à 12 %. Les efforts d'investissements en maintien des actifs permettent à la STM de résorber le déficit et ainsi améliorer l'état du parc des 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 :



Le PSO 2025 identifie les actions pour réduire le déficit de maintien des 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 STM poursuit donc sa démarche d'actualisation de l'inventaire des actifs, d'évaluation de leur valeur ainsi que de leur état dont ceux en situation de déficit de maintien des actifs. La STM vise à améliorer ses outils pour parfaire la connaissance de ses actifs.

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.

À ce chapitre, une stratégie d'intervention à long terme est essentielle pour mieux définir les interventions requises et leur portée. C'est ce que la STM entend encadrer dans les prochaines années par le biais d'un Plan de gestion et de maintien des actifs inspiré de bonnes pratiques et dont l'élaboration et la mise en place se feront graduellement et en complément à la gestion du portefeuille de projets.

Impact financier

Impact financier

HYPOTHÈSES

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2022-2031, la STM compte sur l'appui financier des gouvernements du Québec, du Canada et de l'agglomération de Montréal par le versement de subventions provenant de programmes d'aides gouvernementales.

Les principaux programmes d'aides sont :

- Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)
- Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)
- Fonds Chantier Canada (FCC)
- Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC)
- Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC)

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

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

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

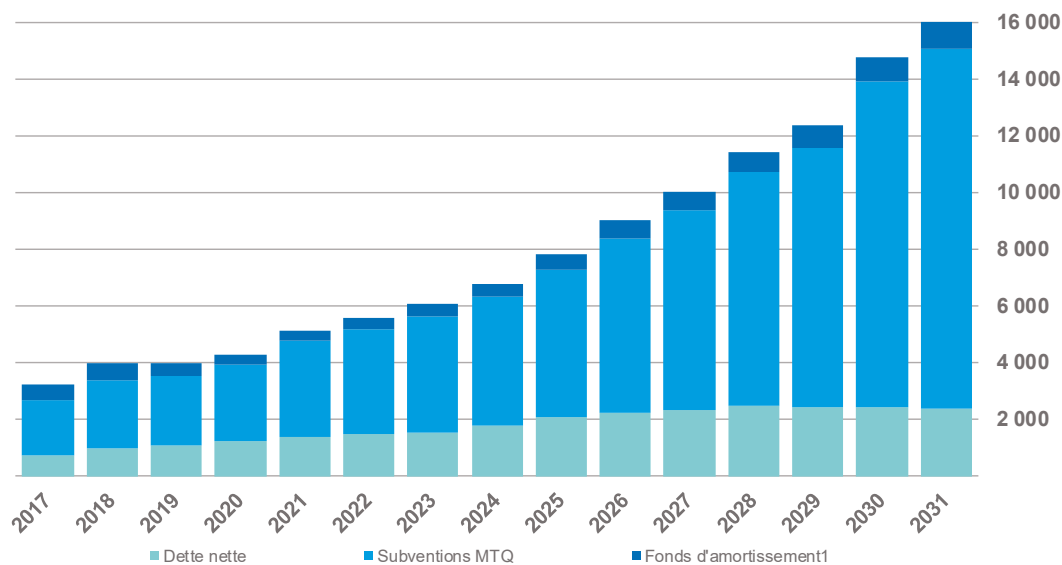
Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 31 décembre 2017 au 31 décembre 2021, la dette brute devrait s'accroître de 1,9 G\$, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 14,6 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 10,9 G\$, soit un taux de croissance annuel moyen de 21,4 %.

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

Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera plus de 1,3 G\$ (après subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2021 pour atteindre près de 2,4 G\$ au 31 décembre 2031, soit un taux de croissance annuel moyen de 7,4 %.

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 2022, ce ratio devrait se situer à 94,9 %, en augmentation de 6,1 % comparativement à celui prévu en 2021, sous la limite supérieure de 100 %. La hausse du ratio depuis 2020 est principalement attribuable au gel du budget d'exploitation dans le contexte pandémique.

(En millions de dollars)	Prévisions															
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Fonds d'amortissement ¹	521	609	443	356	346	384	471	454	572	664	650	745	797	819	922	
Subventions MTQ	1 959	2 373	2 476	2 718	3 379	3 714	4 090	4 537	5 187	6 138	7 020	8 220	9 101	11 508	12 679	
Dette nette	732	973	1 056	1 201	1 369	1 476	1 506	1 764	2 056	2 214	2 339	2 469	2 444	2 410	2 386	
Total	3 213	3 955	3 975	4 276	5 094	5 575	6 067	6 754	7 815	9 016	10 008	11 434	12 342	14 737	15 988	

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

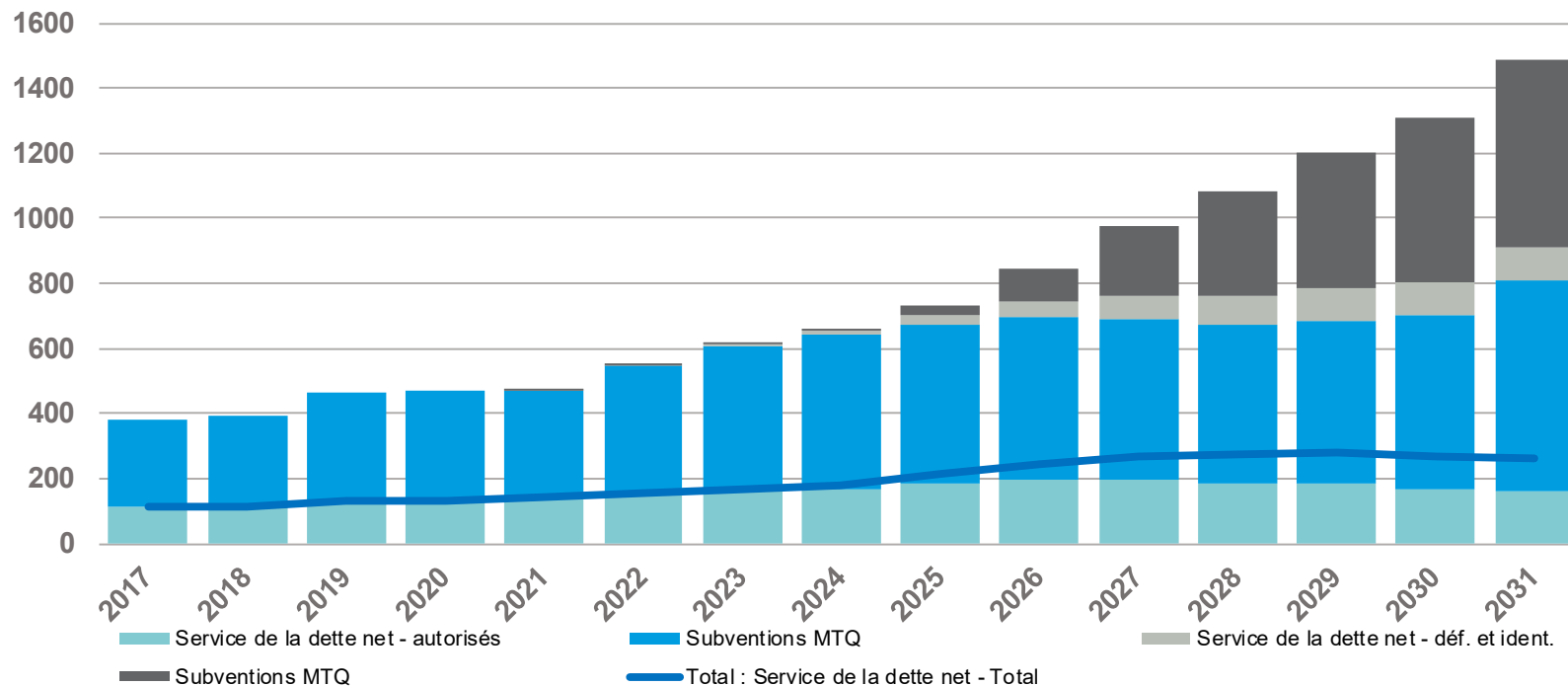
Le service de la dette net devrait se situer à 142,9 M\$ en 2021 pour atteindre 264,7 M\$ en 2031. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 8,5 % par rapport à 7,1 % pour la période de 2017 à 2021.

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 71,1 % (pour la période de 2017 à 2021) à 75,6 % pour les 10 prochaines années.

Le service de la dette net devrait représenter 9,3 % des dépenses d'exploitation nettes en 2021. Pour 2022, ce ratio devrait se situer à 9,9 % en hausse de 0,6 % comparativement à celui prévu pour 2021, sous la limite supérieure de 16 %.

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



Impact financier

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET

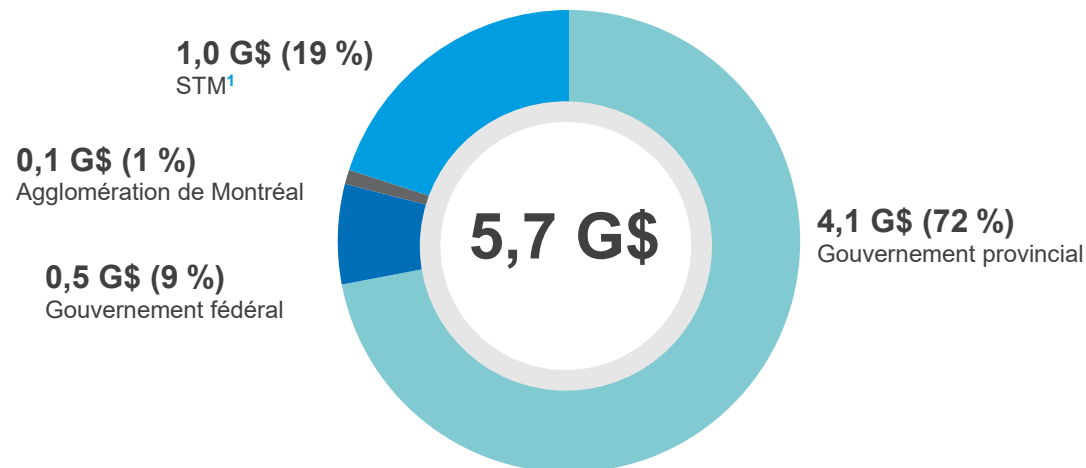
(En millions de dollars)	2017	2018	2019	2020	Prévisions										
					2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Projets autorisés															
Service de la dette brut	378,2	393,9	463,8	472,5	468,2	545,0	608,2	641,9	674,8	696,5	691,5	672,1	684,4	703,7	807,0
Subventions MTQ	266,8	280,6	332,4	342,5	325,2	391,5	446,2	473,4	489,6	499,2	495,7	489,8	501,3	535,3	647,6
Service de la dette net	111,5	113,3	131,3	130,0	142,9	153,6	162,0	168,4	185,2	197,3	195,8	182,3	183,1	168,4	159,4
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut	-	-	-	-	0,0	0,3	3,8	18,5	60,2	150,4	284,9	409,4	519,2	603,4	678,4
Subventions MTQ	-	-	-	-	0,0	0,1	1,0	7,6	34,0	103,7	214,9	320,7	420,4	501,2	573,0
Service de la dette net	-	-	-	-	0,0	0,2	2,8	10,9	26,3	46,7	70,1	88,7	98,7	102,1	105,3
Tota															
Service de la dette brut	378,2	393,9	463,8	472,5	468,2	545,4	612,0	660,3	735,0	846,9	976,4	1 081,5	1 203,6	1 307,1	1 485,3
Subventions MTQ	266,8	280,6	332,4	342,5	325,2	391,6	447,2	481,0	523,6	602,8	710,5	810,6	921,7	1 036,5	1 220,6
Total : Service de la dette net	111,5	113,3	131,3	130,0	142,9	153,8	164,8	179,3	211,4	244,1	265,9	271,0	281,9	270,6	264,7

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

(en millions de dollars)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total PI 2022-2031	%
Subventions de nos partenaires													
Gouvernement provincial	933,6	695,1	699,1	553,1	406,1	263,4	199,9	1 260,3	11,3	-	-	4 088,2	72 %
Gouvernement fédéral	245,3	141,3	95,7	101,0	89,1	44,4	10,0	3,6	-	-	-	485,1	9 %
Agglomération de Montréal	22,7	16,3	5,9	2,6	2,3	-	-	-	-	-	-	27,1	0 %
Sous-total	1 201,7	852,7	800,7	656,7	497,5	307,8	209,8	1 264,0	11,3	-	-	4 600,5	81 %
Financement de la STM													
Dépenses d'exploitation	17,6	18,7	25,4	11,3	10,2	8,0	1,8	4,1	0,7	-	-	80,2	1 %
Fonds de roulement	3,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	0 %
Sur emprunt	250,7	247,0	252,6	176,6	116,9	78,3	41,3	55,7	1,8	-	-	970,1	17 %
Sous-total	271,9	267,5	278,0	187,9	127,1	86,3	43,1	59,8	2,5	-	-	1 052,1	19 %
Total	1 473,6	1 120,1	1 078,7	844,6	624,6	394,1	252,9	1 323,8	13,8	-	-	5 652,6	100 %

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



1 : Inclus les investissements qui seront financés par le fonds d'immobilisations

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total PI 2022-2031
<i>(en millions de dollars)</i>												
Financement au comptant												
Non capitalisable												
Budget d'exploitation	17,6	18,7	25,4	11,3	10,2	8,0	1,8	4,1	0,7	-	-	80,2
Capitalisable												
Fonds de roulement	3,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8
Budget d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement provincial - subvention au comptant	63,1	48,0	29,9	15,9	14,4	-	-	-	-	-	-	108,3
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	245,3	141,3	95,7	101,0	89,1	44,4	10,0	3,6	-	-	-	485,1
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	22,7	16,3	5,9	2,6	2,3	-	-	-	-	-	-	27,1
Sous-total	352,3	226,0	157,0	130,8	116,0	52,4	11,8	7,8	0,7	-	-	702,5
Financement sur emprunt												
Non subventionné	250,7	247,0	252,6	176,6	116,9	78,3	41,3	55,7	1,8	-	-	970,1
Subventionné	870,5	647,1	669,2	537,2	391,7	263,4	199,9	1 260,3	11,3	-	-	3 980,0
Sous-total	1 121,2	894,1	921,8	713,7	508,6	341,7	241,1	1 316,0	13,1	-	-	4 950,1
Financement total	1 473,6	1 120,1	1 078,7	844,6	624,6	394,1	252,9	1 323,8	13,8	-	-	5 652,6

SOMMAIRE – PROJETS

Sommaire – projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des 10 prochaines années. Parmi ceux-ci, 28 projets de grande envergure totalisent 96 % des investissements déjà autorisés.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)

	Nb Projets	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
1. ACQUISITION DES VOITURES DE METRO AZUR	3	2 432,8	36,9	81,9	72,7	-	-	-	-	-	-	-	-	2 624,3	191,5
Acquisition des voitures de métro AZUR		1 707,0	27,7	41,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	69,7
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels		497,5	4,7	9,6	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	84,2
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		228,3	4,5	30,3	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	37,7
2. RÉNO MÉTRO	7	1 488,4	464,1	572,5	411,6	284,2	159,6	-	-	-	-	-	-	3 380,4	1 892,0
Réno-Systèmes - phase 3		484,9	4,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	15,1
Réno-Systèmes - phase 4		363,4	85,7	79,6	31,2	22,6	-	-	-	-	-	-	-	582,5	219,1
Réno-Systèmes - phase 5		87,1	125,4	197,4	168,4	136,8	90,4	-	-	-	-	-	-	805,5	718,4
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1		203,5	90,4	51,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	158,3
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2		41,5	37,3	77,2	75,4	67,1	24,9	-	-	-	-	-	-	323,3	281,9
Réno-Infrastructures - phase 2		247,1	32,0	22,8	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	56,2
Réno-Infrastructures - phase 3		61,1	88,8	133,2	119,0	57,7	44,3	-	-	-	-	-	-	504,0	443,0
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	8	1 039,6	171,7	214,5	159,9	145,4	124,3	109,4	1 063,4	-	-	-	-	3 028,3	1 988,7
Garage Côte-Vertu		434,9	7,1	58,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	65,3
Prolongement de la ligne bleue		410,2	119,4	65,0	27,4	1,1	1,1	1,1	928,0	-	-	-	-	1 553,2	1 143,1
Contrôle de trains - ligne bleue		6,7	4,0	22,5	43,4	52,6	36,3	24,8	135,4	-	-	-	-	325,7	318,9
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest		19,5	6,7	49,1	79,2	91,7	87,0	83,6	-	-	-	-	-	416,8	397,4
Nouvel édifice et nouveau lien piétonnier - Vendôme		34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	10,7
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)		21,2	13,7	12,8	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	36,4
Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73		52,4	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,4	10,1
Agrandissement du centre d'attache Viau		60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	6,9
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	7	769,0	206,7	89,7	7,5	7,6	22,0	102,0	158,7	13,8	-	-	-	1 376,9	607,9
Centre de transport - Est de Montréal		20,7	0,7	-	-	-	20,1	101,4	158,7	13,8	-	-	-	315,4	294,7
Reconstruction du complexe Crémazie		218,9	30,3	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	44,0
Centre de transport Bellechasse		196,7	139,3	34,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	173,6
Agrandissement de 3 centres de transport		191,4	11,9	16,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	28,1
Programme de mesures préférentielles pour bus		46,8	7,3	7,3	7,5	7,6	1,9	0,5	-	-	-	-	-	79,0	32,2
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA		49,5	7,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,5	26,0
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1		45,0	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	9,3
5. ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX	3	553,1	145,1	49,8	118,1	180,0	88,1	41,5	101,6	-	-	-	-	1 277,2	724,1
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2		520,2	64,2	2,7	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	588,5	68,3
Programme d'électrification des CT phase 1		25,6	73,8	46,6	116,8	179,9	88,1	41,5	101,6	-	-	-	-	673,7	648,1
Électrification des véhicules de travaux en tunnel		7,3	7,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	7,6
Sous-total des principaux projets autorisés	28	6 282,9	1 024,6	1 008,4	769,9	617,1	394,0	252,9	1 323,7	13,8	-	-	-	11 687,2	5 404,3
Sous-total des autres projets autorisés	29	246,5	95,6	70,4	74,7	7,5	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	494,8	248,3
Total des projets autorisés	57	6 529,4	1 120,1	1 078,7	844,6	624,6	394,1	252,9	1 323,8	13,8	-	-	-	12 182,0	5 652,6
Total des projets en définition	10	3,2	10,5	265,4	401,2	498,8	482,2	458,9	457,0	7,3	2,8	1,6	7,8	2 596,7	2 585,8
Total des projets en identification	20	0,3	6,1	59,7	290,7	846,8	1 529,4	1 358,6	1 171,3	893,4	802,1	792,3	1 287,2	9 037,9	7 750,4
Total des investissements	87	6 532,9	1 136,8	1 403,8	1 536,5	1 970,2	2 405,7	2 070,4	2 952,1	914,4	805,0	793,9	1 294,9	23 816,6	15 988,8

Sommaire – projets

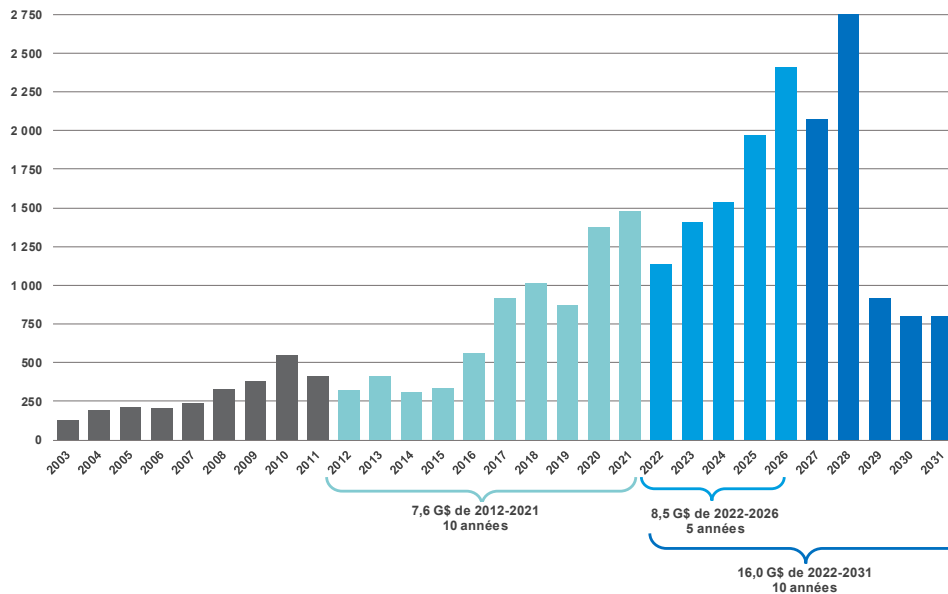
Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années totalisent près de 16 G\$. À titre comparatif, le précédent PI affichait des investissements de 18 G\$ soit 2 G\$ de plus.

Plusieurs actions ont été entreprises depuis le dernier PI afin de s'ajuster à la baisse de l'achalandage suite à la pandémie et au contexte financier actuel. Ces actions permettront aussi de limiter la hausse de la dette de la STM. Les acquisitions de bus prévues initialement pour l'ajout de service entre 2022 et 2024 ont été retirées. La réception complète au cours des prochains mois des 300 nouveaux bus permettra, temporairement, de ne pas remplacer les 80 bus diesel qui atteindront leur fin de vie utile en 2022. Le projet d'installation de portes palières sur la ligne orange, qui était évalué à 568 M\$, a, quant à lui, été annulé. Les projets des Postes abaisseurs – 25 kV/12 kV - phases 1 et 2 ont été retirés du PI pour le moment d'ici à ce qu'un financement à 100% soit obtenu

pour la réalisation de ces projets qui ne constituent pas des projets de transport collectif.

De plus, certains projets majeurs, qui verront le jour à l'aube de la prochaine décennie, ne sont pas encore présentés dans notre PI actuel. Ces derniers seront intégrés progressivement au cours des prochaines années. Parmi ceux-ci, le projet Complexe Beaugrand, le projet de Modifications arrière-gare et garage Angrignon, la phase 2 du projet Contrôle de trains et finalement le dernier, et non le moindre, le remplacement des 360 voitures MR-73. Ces projets incontournables à venir ajouteront davantage de pression sur nos besoins en investissement et financement.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2031 (en millions de dollars)



Actuellement, le rythme des investissements poursuit sa croissance de façon significative comme le démontre le graphique ci-contre. 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 10 dernières.

Les années 2023 à 2028 devraient être des années records avec des investissements prévus totaux de plus de 2 G\$ par année en moyenne. L'électrification des infrastructures du réseau de bus, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, la stratégie d'acquisition des bus combinée à l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno-Métro expliquent en grande partie cette progression.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

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

Réseau de bus

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 1,5 G\$ sont déjà autorisés pour des investissements dans le secteur du réseau des bus au cours des 10 prochaines années. Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM prévoit investir, entre 2019 et 2022, dans l'achat de 562 bus 12 mètres climatisés, dont 300 pour l'ajout de service. Ces données sont directement en lien avec les orientations prises dans le PSO 2025. De plus, d'autres projets d'acquisition de bus, non encore approuvés, sont prévus au PI 2022-2031 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 le début de l'année 2022, 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, qui est prévu se terminer en 2028, 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 notamment des centres de transport Bellechasse, 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 pourra accueillir 250 bus et sera mis en service en 2023.

► **Agrandissement de 3 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 s'est faite à partir de la fin de l'année 2020 pour se terminer à l'été 2021. Le réaménagement sera, quant à lui, terminé en 2022.

► **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 près de 4,1 G\$ au cours des 10 prochaines années. La majorité des projets visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client.

Les principaux projets sont 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, 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

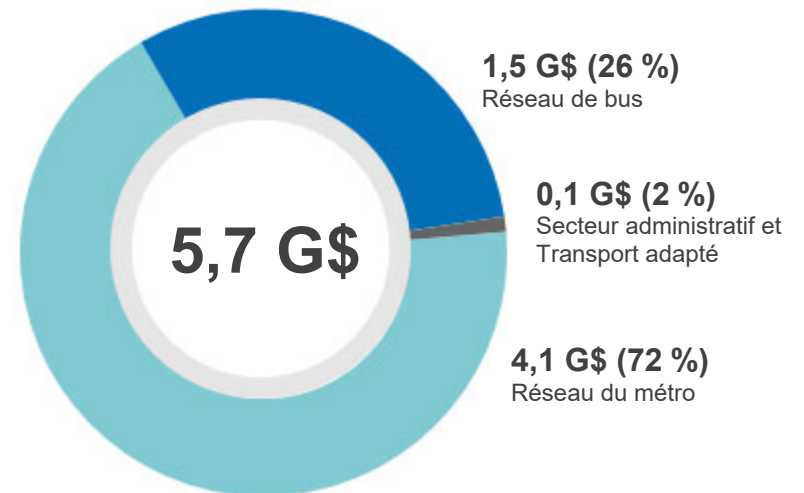
Transport adapté

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 principalement l'achat de minibus pour un montant global de plus de 5 M\$ sur les 10 prochaines années.

Secteur administratif

Cette section inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Une somme de près de 82 M\$ est autorisée afin d'investir au cours des 10 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 2021

1 947	Bus :
	977 standards (12 mètres)
	706 hybrides (12 mètres)
	7 électriques (12 mètres)
257 articulés (18 mètres)	
12	Minibus
227	Lignes de bus :
	216 accessibles aux personnes à mobilité réduite : <ul style="list-style-type: none"> ▶ 192 lignes de jour ▶ 23 lignes de nuit
	11 services par minibus urbains
8	Centres de transport

La Société possède neuf centres de transport (huit pour les autobus et un pour le transport adapté). De plus, le complexe Crémazie a comme vocation l'entretien majeur des bus.

Centre de transport	Année de construction / Rénovations majeures	Année d'agrandissement
Mont-Royal	1928	1937
Complexe Crémazie	1948	1956
Frontenac	1956 / 2012	1958
Saint-Michel	1956 / 1993	
Saint-Denis	1958 / 2019	1970
Legendre	1973	2011 / 2021
Anjou	1982	2021
Saint-Laurent	1984	2021
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	Terminus (hors station de métro)
9 057	Arrêts de bus
3 260	Abribus (886 appartenant à la STM)
475	Véhicules routiers
195	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain
15	Remorques
17	Laveurs de bus
191	Positions de vérins

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

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

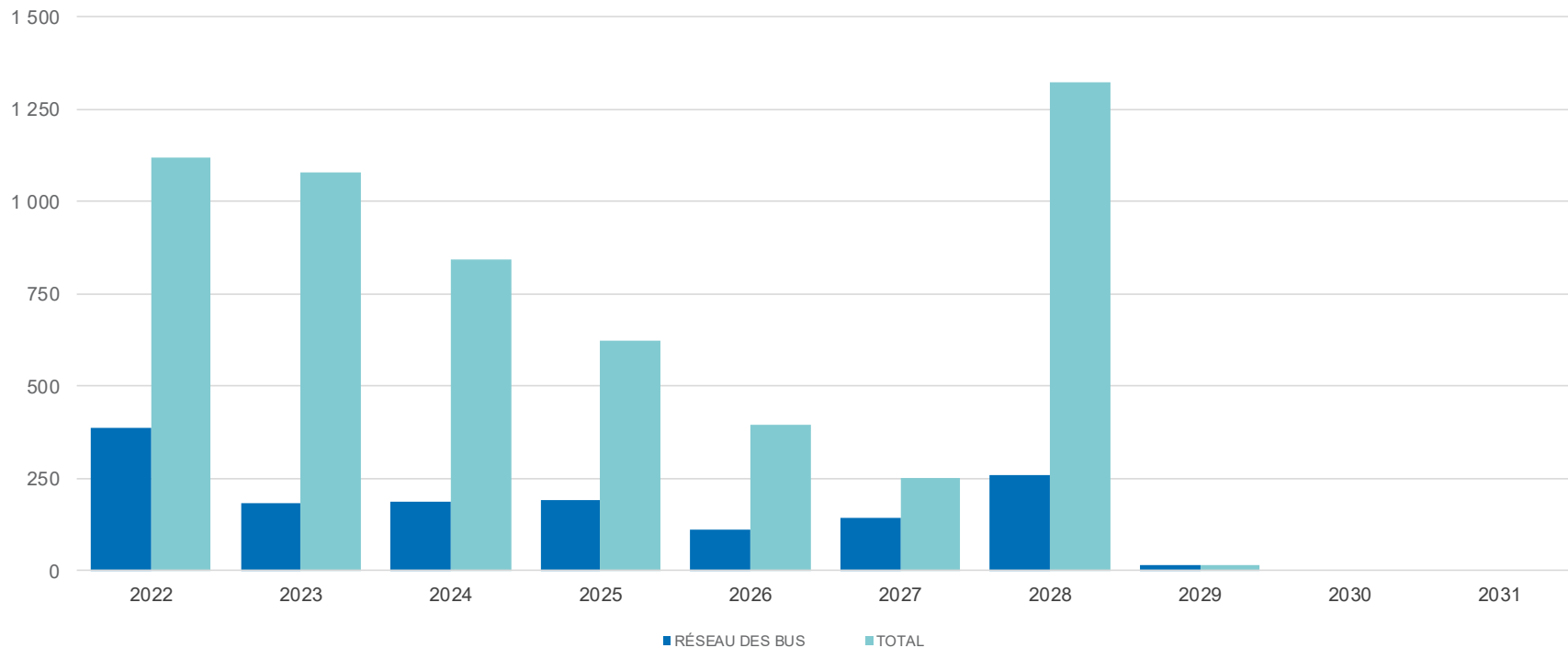
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des 10 prochaines années s'élèvent à près de 1,5 G\$. De ce montant, plus de 68 M\$ serviront à l'ajout de 60 derniers bus 12 mètres climatisés qui complèteront la livraison des 300 bus prévus en ajout pour l'amélioration de l'expérience client. Plus de 1,3 G\$ seront consacrés à des projets d'infrastructures, notamment pour l'électrification des premiers centres de transport, la construction de deux

nouveaux centres de transport (Bellechasse et Est de Montréal), l'agrandissement de 3 centres de transport, l'adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques, le Programme de réfection des infrastructures (PRI phases 1 et 2) ainsi que la reconstruction du complexe Crémazie.

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



Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS*

AUTORISÉS <i>(en millions de dollars)</i>		2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
BUS-01	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	520,2	64,2	2,7	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	588,5	68,3
BUS-02	Programme d'électrification des CT phase 1	25,6	73,8	46,6	116,8	179,9	88,1	41,5	101,6	-	-	-	-	673,7	648,1
BUS-03	Centre de transport Bellechasse	196,7	139,3	34,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	173,6
BUS-04	Centre de transport - Est de Montréal	20,7	0,7	-	-	-	20,1	101,4	158,7	13,8	-	-	-	315,4	294,7
BUS-05	Reconstruction du complexe Crémazie	218,9	30,3	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	44,0
BUS-06	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	8,7	2,0	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	2,5
BUS-07	Agrandissement de 3 centres de transport	191,4	11,9	16,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	28,1
BUS-08	Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1	45,0	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,3	9,3
BUS-09	Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2 Nouveau	3,0	20,6	32,5	63,1	2,2	-	-	-	-	-	-	-	121,3	118,3
BUS-10	Programme de mesures préférentielles pour bus	46,8	7,3	7,3	7,5	7,6	1,9	0,5	-	-	-	-	-	79,0	32,2
BUS-11	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	49,5	7,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,5	26,0
BUS-12	Remplacement des véhicules de service - phase 2	14,9	10,3	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	14,2
BUS-13	Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
BUS-14	Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	14,3	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	4,4
BUS-15	Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	12,7	0,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	3,3
BUS-16	Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	11,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,1
BUS-17	Acquisition équipements de production - phase 2	3,2	3,3	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,1	6,9
	Acquisition de bus 9 mètres	5,2	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	0,9
	Véhicules d'atelier - phase 1	3,8	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	0,7
	Garage temporaire 380 Stinson	2,8	-	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,5
TOTAL - AUTORISÉS		1 418,6	387,9	183,4	188,9	189,7	110,1	143,4	260,2	13,8	-	-	-	2 896,1	1 477,5

* 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>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Gestion optimisée des centres de transport	0,8	1,4	2,7	8,2	12,8	1,4	-	-	-	-	-	-	27,3	26,5
Véhicules de service - phase 3	-	-	6,7	9,8	8,6	-	-	-	-	-	-	-	25,0	25,0
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,1	0,3	0,6	0,7	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	7,8	20,2	12,4
TOTAL - DÉFINITION	0,9	1,6	10,1	18,7	22,9	2,8	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	7,8	72,5	63,9
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 3	-	-	-	17,1	302,3	470,8	261,6	276,0	290,6	287,4	301,8	-	2 207,5	2 207,5
Acquisition de bus électriques 18 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	301,7	273,9	179,3	-	-	-	-	754,9	754,9
Programme d'électrification des CT phase 2	-	1,3	5,8	65,0	137,5	197,5	143,0	50,0	-	-	-	-	600,0	600,0
Programme d'électrification des CT phase 3	-	-	-	-	12,5	62,5	125,0	137,5	112,5	50,0	-	-	500,0	500,0
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 3	-	1,0	10,0	15,0	40,0	40,0	22,7	-	-	-	-	-	128,7	128,7
Relocalisation du service de la prévention incendie	0,3	0,8	0,8	0,8	11,6	5,6	-	-	-	-	-	-	20,0	19,7
TOTAL - IDENTIFICATION	0,3	3,1	16,6	97,9	503,9	1 078,1	826,2	642,8	403,1	337,4	301,8	-	4 211,1	4 210,8
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	1 419,8	392,6	210,0	305,5	716,5	1 191,0	971,2	904,5	418,4	339,0	303,4	7,8	7 179,8	5 752,2

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ

5002099 / R-174 / 154-17-7931 / 154-17-7932 / 154-17-7933 / 154-18-7887 / 154-19-8248 / 154-19-8251 / 154-19-8252 / 154-20-7301 / 154-20-7302

Programmes d'aide

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

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de bus 12 mètres – phase 2

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

- 262 bus hybrides ou électriques pour du remplacement de bus en fin de vie utile;
- 266 bus hybrides ou électriques en ajout au parc;
- 30 bus électriques à recharge garage en ajout au parc;
- 4 bus électriques à recharge rapide en ajout au parc.

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

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

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

Nombre de bus	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	99	109	54	0	262
Ajout	36	113	91	60	300
Total	135	222	145	60	562

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Maintenir le parc en bon état (âge moyen d'environ 8 ans);
- Améliorer le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- Réduire les émissions de GES;
- Approfondir nos connaissances et acquérir une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	514,8	63,1	2,6	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	581,9	67,1
Non Capitalisable	5,4	1,2	0,1	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	6,6	1,3
Total	520,2	64,2	2,7	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	588,5	68,3
Financement														
Gouvernement provincial	221,5	53,4	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	275,1	53,6
Gouvernement fédéral	233,6	0,8	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	234,8	1,2
Agglomération de Montréal	33,2	5,9	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	39,2	6,0
STM	31,9	4,1	2,2	1,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	39,4	7,5
Total	520,2	64,2	2,7	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	588,5	68,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

93 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

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

Programme d'aide

PAGITC; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

À partir de 2025, la STM vise poursuivre le remplacement de son parc de bus actuel en faisant l'acquisition de bus 100% électriques. Du point de vue opérationnel, la prise en charge de ces nouveaux bus pose plusieurs défis pouvant impacter la manière dont la STM livre le service actuellement sur son réseau. À l'encontre des bus hybrides ou diesel, les bus électriques constituent des entités bipartites englobant les bus ainsi que les équipements de recharge. Des modifications majeures seront requises dans l'aménagement des centres de transport touchés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant 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 est un prérequis au projet d'acquisition de bus électriques. Il 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 liées à l'infrastructure des centres et la technologie de recharge.

La phase 1 du programme d'électrification englobe l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements, les travaux d'installation des équipements électriques nécessaires à l'électrification, ainsi que le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec notamment des centres de transport Bellechasse, 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	25,6	73,8	46,4	116,2	179,3	87,7	41,3	101,1	-	-	-	-	671,3	645,7
Non Capitalisable	-	-	0,2	0,6	0,6	0,4	0,2	0,5	-	-	-	-	2,4	2,4
Total	25,6	73,8	46,6	116,8	179,9	88,1	41,5	101,6	-	-	-	-	673,7	648,1
Financement														
Gouvernement provincial	8,1	26,2	24,0	78,1	111,4	49,2	31,0	75,8	-	-	-	-	403,8	395,7
Gouvernement fédéral	16,2	43,9	20,5	34,1	60,2	33,1	-	-	-	-	-	-	207,9	191,6
Agglomération de Montréal	1,3	3,4	1,5	1,1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	8,0	6,8
STM	-	0,3	0,6	3,5	7,6	5,8	10,5	25,7	-	-	-	-	54,0	54,0
Total	25,6	73,8	46,6	116,8	179,9	88,1	41,5	101,6	-	-	-	-	673,7	648,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

92 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ

529994_N / R-170 / 154-15-7354 / 154-16-7655

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Centre de transport Bellechasse

Ce bâtiment de nouvelle génération, d'une superficie totale d'environ 60 000 m² répartis sur quatre niveaux dont un hors terre et trois souterrains, recouvert d'un espace vert extérieur, servira à l'exploitation des bus.

Il remplacera le centre de transport actuel Saint-Denis, construit en 1958, qui a atteint sa fin de vie utile. Même avec un programme d'entretien pour le maintenir ou le rénover, ce dernier ne serait plus en mesure de soutenir l'entretien de son parc, en bonne partie, en raison du remplacement éventuel des véhicules diesel.

Ce centre de transport pourra accueillir jusqu'à 250 bus. L'aménagement du bâtiment sera prévu de façon à accueillir des nouvelles technologies et par conséquent, permettre l'entretien de tous les types de véhicules (standards, hybrides et électriques). Ce concept de bâtiment souterrain avec circulation intérieure réduira également le bruit dans le quartier et inclura une annexe pour les Revenus voyageurs.

La STM vise pour ce nouveau bâtiment la certification LEED Or (Leadership in Energy and Environmental Design), une des plus élevées de l'industrie, en lien avec les objectifs du développement durable. Ce nouveau centre contribuera au plan d'électrification du gouvernement du Québec en permettant d'accueillir des bus électriques.

Le concept novateur du centre de transport améliorera les conditions de travail et contribuera à enrichir la qualité de vie du secteur. L'ouverture du centre est prévue pour 2023.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	196,7	136,5	32,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	365,8	169,2
Non Capitalisable	-	2,9	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	4,4
Total	196,7	139,3	34,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	173,6
Financement														
Gouvernement provincial	136,6	102,3	24,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	263,4	126,9
Gouvernement fédéral	15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	45,1	37,0	9,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,9	46,8
Total	196,7	139,3	34,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370,3	173,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

75 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-04

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

Programmes d'aide
PAGTCP - 87 %; PAGITC

Catégorie de portefeuille
Développement

Centre de transport – Est de Montréal

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	20,7	0,7	-	-	-	19,8	101,0	155,6	13,1	-	-	-	310,9	290,2
Non Capitalisable	0,0	-	-	-	-	0,3	0,5	3,1	0,7	-	-	-	4,5	4,5
Total	20,7	0,7	-	-	-	20,1	101,4	158,7	13,8	-	-	-	315,4	294,7
Financement														
Gouvernement provincial	17,8	0,6	-	-	-	14,0	78,1	134,1	11,3	-	-	-	256,0	238,2
Gouvernement fédéral	-	0,0	-	-	-	3,2	9,6	-	-	-	-	-	12,9	12,9
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,9	0,1	-	-	-	2,8	13,7	24,6	2,5	-	-	-	46,6	43,6
Total	20,7	0,7	-	-	-	20,1	101,4	158,7	13,8	-	-	-	315,4	294,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

85 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie

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

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	216,1	29,8	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	259,8	43,6
Non Capitalisable	2,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,4
Total	218,9	30,3	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	44,0
Financement														
Gouvernement provincial	75,7	8,9	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88,6	12,9
Gouvernement fédéral	111,9	17,9	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137,9	26,0
Agglomération de Montréal	16,5	3,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,9	4,3
STM	14,7	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,5	0,8
Total	218,9	30,3	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	44,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

94 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) – phase 1

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

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

- Toitures;
- Enveloppes de bâtiments;
- Portes;
- Systèmes de chauffage, de ventilation et d'air climatisé;
- Éclairages;
- Distribution électrique;
- 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 des systèmes de bâtiments ont une durée de vie utile de 20 ans. Plusieurs ont atteint ou sont en voie d'atteindre leur fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	45,2	8,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,0	8,8
Non Capitalisable	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Total	45,2	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	9,3
Financement														
Gouvernement provincial	11,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,0	2,0
Gouvernement fédéral	20,4	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,5	4,0
Agglomération de Montréal	3,8	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	0,7
STM	10,0	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	2,6
Total	45,2	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	9,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Nouveau

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

Ce projet constitue la deuxième phase du programme de réfection des infrastructures afin de prendre en charge l'entretien des infrastructures qui n'étaient pas visées par les autres programmes existants. La deuxième phase, d'une durée de 4 ans, se déroulera de 2021 à 2024.

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	2,7	20,5	32,5	63,1	2,2	-	-	-	-	-	-	-	120,9	118,2
Non Capitalisable	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,1
Total	3,0	20,6	32,5	63,1	2,2	-	-	-	-	-	-	-	121,3	118,3
Financement														
Gouvernement provincial	1,7	12,2	24,4	47,3	1,6	-	-	-	-	-	-	-	87,2	85,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,3	8,4	8,1	15,8	0,5	-	-	-	-	-	-	-	34,1	32,9
Total	3,0	20,6	32,5	63,1	2,2	-	-	-	-	-	-	-	121,3	118,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

72 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %; PAGTCP – 100 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur l'île de Montréal. Les mesures comprennent la mise en place de voies réservées, de voies d'évitement ainsi que des feux prioritaires sur l'île de Montréal. Ces feux prioritaires peuvent être en temps fixes ou s'adapter à la présence des bus grâce au déploiement du système de priorité bus en temps réel.

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>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	46,8	7,3	7,3	7,5	7,6	1,9	0,5	-	-	-	-	-	79,0	32,2
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	46,8	7,3	7,3	7,5	7,6	1,9	0,5	-	-	-	-	-	79,0	32,2
Financement														
Gouvernement provincial	35,6	5,7	5,8	6,0	6,1	1,6	0,4	-	-	-	-	-	61,2	25,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	11,2	1,6	1,5	1,5	1,5	0,4	0,1	-	-	-	-	-	17,8	6,7
Total	46,8	7,3	7,3	7,5	7,6	1,9	0,5	-	-	-	-	-	79,0	32,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

77 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Développement

Vision chaîne d'approvisionnement et RDA

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

Certaines limitations, dont le manque de visibilité sur les inventaires ainsi que la difficulté à planifier la demande, créent des ruptures de stock et des délais d'entretien de bus et de reconditionnement de pièces élevés, ce qui produit un taux d'immobles 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'immobles, ce qui permettra d'améliorer l'offre de service à la clientèle;
- Demeurer compétitif dans l'exploitation des bus, compte tenu de la croissance, de la perte d'expertise due aux départs à la retraite et de la complexification des technologies bus;
- Assurer une gestion de la désuétude des outils technologiques qui sont déjà en fin de vie utile.

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	46,8	7,7	14,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	22,2
Non Capitalisable	2,8	0,2	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	3,8
Total	49,5	7,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,5	26,0
Financement														
Gouvernement provincial	15,1	2,4	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,2	7,0
Gouvernement fédéral	25,3	4,9	9,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,4	14,1
Agglomération de Montréal	6,2	0,4	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	1,1
STM	2,8	0,2	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	3,8
Total	49,5	7,9	18,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,5	26,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

91 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

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

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Remplacement des véhicules de service – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2018 à 2023, l'acquisition de 255 véhicules pour l'ensemble des activités de la STM. De ce nombre, 200 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 55 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	2023	Total
Remplacement	7	45	45	39	47	17	200
Addition	1	18	4	14	4	14	55
Total	8	63	49	53	51	31	255

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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	14,8	10,2	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,9	14,1
Non Capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	14,9	10,3	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	14,2
Financement														
Gouvernement provincial	3,0	2,2	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	3,1
Gouvernement fédéral	5,9	4,5	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,3	6,3
Agglomération de Montréal	1,1	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	1,1
STM	4,9	2,9	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	3,7
Total	14,9	10,3	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	14,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

71 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

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

Programmes d'aide
SOFIL 2 Comptant; SOFIL 4 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 est 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	23,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,7	0,1
Non Capitalisable	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,3
Total	23,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-
Gouvernement fédéral	16,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	-
Agglomération de Montréal	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-
STM	3,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	0,4
Total	23,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													85 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET

BUS-14

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

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant; SOFIL 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. Des travaux d'infrastructure ont été réalisés en 2020 afin d'installer les chargeurs, les pantographes, les équipements relatifs au positionnement des bus électriques dans les places de stationnement électrifiées et le système de gestion de câbles. Les essais des équipements de recharge avec les bus se sont déroulés de septembre 2020 jusqu'en mars 2021.

Aussi, afin d'acquérir de l'information sur les différents paramètres de recharge, un système d'acquisition de données ainsi qu'un système d'aide à l'exploitation ont été installés. Les essais pour ces systèmes sont en voie d'être complétés.

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 par le biais d'un projet porteur;
- Contribuer à l'image de marque positive pour la STM comme chef de file en développement durable.

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	14,1	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,5	4,3
Non Capitalisable	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	14,3	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	4,4
Financement														
Gouvernement provincial	3,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	1,0
Gouvernement fédéral	7,0	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,1	2,1
Agglomération de Montréal	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,2
STM	3,2	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,1
Total	14,3	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	4,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													77 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-15

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Développement

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

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

Le projet comprend l'implantation en rive d'une voie réservée, la mise en place de feux prioritaires aux carrefours et l'insertion de mesures pour augmenter la sécurité de l'axe.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	12,7	0,8	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	3,2
Non Capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	12,7	0,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	3,3
Financement														
Gouvernement provincial	8,8	0,5	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,6	1,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,9	0,4	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	1,5
Total	12,7	0,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	3,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

67 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-16

Numéro de projet STM / RE / MTQ
2152_N / 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 :

- Réduction des coûts associés à des prix plus compétitifs d'une mise en œuvre en mode planifié et ainsi minimiser le nombre de petites interventions d'urgence susceptibles de nuire à 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>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	11,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,5	0,1
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	11,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	11,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,1
Total	11,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	0,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2021

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 132 édicules
972	Voitures de métro : 360 Voitures MR-73 (mises en service en 1976) 612 (68 trains) Voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
2	Laveur de voitures de métro
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
53	Ascenseurs répartis dans 18 stations complètement accessibles
106	Oeuvres d'art
87	Postes de ventilation mécanique (155 ventilateurs)
4	Ventilateurs jet
143	Puits de ventilation naturelle
478	Pompes
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 drâsines
40	Véhicules de travaux spécialisés
77	Plates-formes ferroviaires
26	Équipements embarqués pour travaux
95	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)
17	Espaces client

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2022 à 2031, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 70 % des investissements totaux autorisés, soit 4,1 G\$.

Parmi ces différents projets, l'acquisition de 17 nouveaux trains portera ainsi le parc AZUR à 71 trains d'ici la fin de l'année 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 0,5 G\$ pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité sur les 10 prochaines années, la STM améliorera l'accessibilité physique de ses infrastructures, facilitera les déplacements verticaux, fidélisera davantage la clientèle et améliorera le service à la clientèle. De plus, cette amélioration devrait contribuer à faciliter le transfert d'une partie de la clientèle du TA vers le réseau régulier.

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 près de 1,6 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 1,5 G\$ au cours des 10 prochaines années.

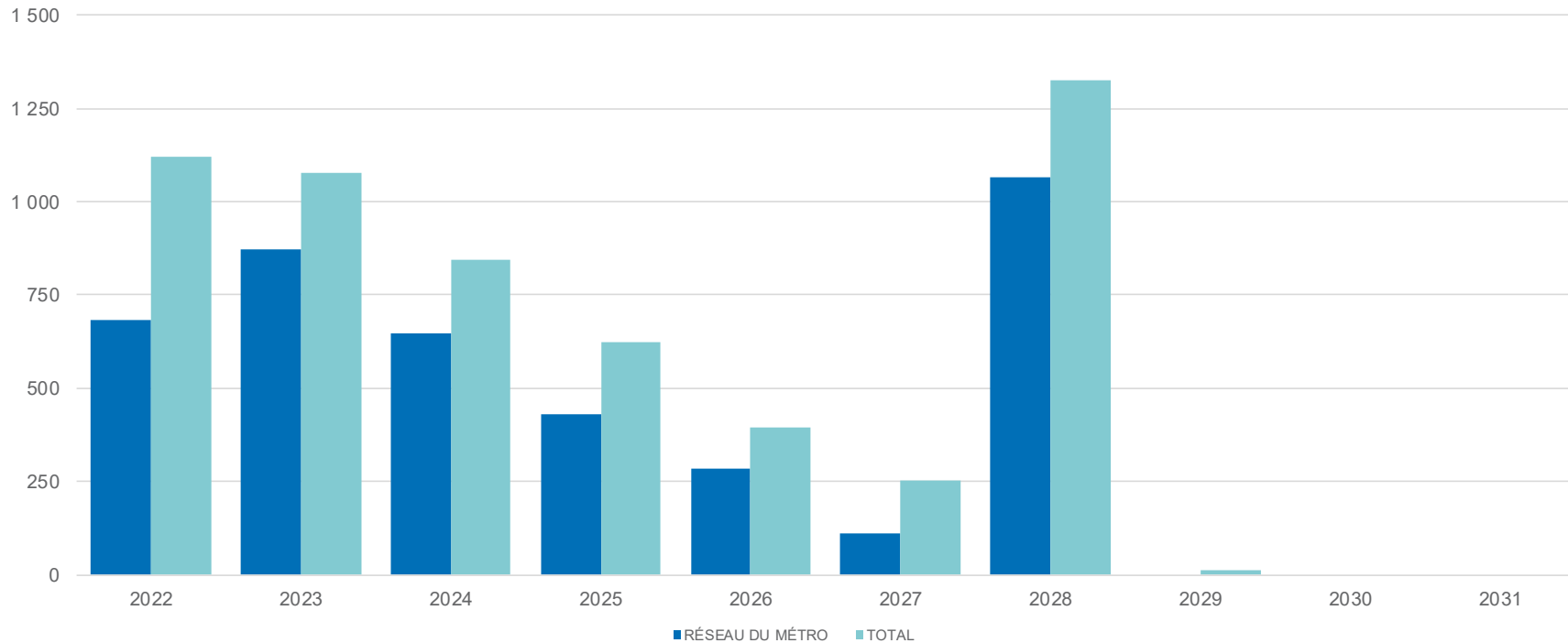
Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre de ses programmes de rénovation du métro et dans un souci constant d'optimisation, la STM compte agrandir le centre d'attache Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Une somme de 67 M\$ est prévue d'ici 2022. De plus, le projet Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest prévoit également acquérir 13 véhicules de travaux afin d'optimiser les différents besoins grandissants.

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		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2022-2031
MET-01	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 707,0	27,7	41,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	69,7
MET-02	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	497,5	4,7	9,6	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	84,2
MET-03	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	228,3	4,5	30,3	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	37,7
MET-04	Réno-Systèmes - phase 3	484,9	4,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	15,1
MET-05	Réno-Systèmes - phase 4	363,4	85,7	79,6	31,2	22,6	-	-	-	-	-	-	-	582,5	219,1
MET-06	Réno-Systèmes - phase 5	87,1	125,4	197,4	168,4	136,8	90,4	-	-	-	-	-	-	805,5	718,4
MET-07	Prolongement de la ligne bleue	410,2	119,4	65,0	27,4	1,1	1,1	1,1	928,0	-	-	-	-	1 553,2	1 143,1
MET-08	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	203,5	90,4	51,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	158,3
MET-09	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	41,5	37,3	77,2	75,4	67,1	24,9	-	-	-	-	-	-	323,3	281,9
MET-10	Réno-Infrastructures - phase 2	247,1	32,0	22,8	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	56,2
MET-11	Réno-Infrastructures - phase 3	61,1	88,8	133,2	119,0	57,7	44,3	-	-	-	-	-	-	504,0	443,0
MET-12	Garage Côte-Vertu	434,9	7,1	58,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	65,3
MET-13	Nouveau centre d'attache ment - secteur nord-ouest	19,5	6,7	49,1	79,2	91,7	87,0	83,6	-	-	-	-	-	416,8	397,4
MET-14	Contrôle de trains - ligne bleue	6,7	4,0	22,5	43,4	52,6	36,3	24,8	135,4	-	-	-	-	325,7	318,9
MET-15	Agrandissement du centre d'attache ment Viau	60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	6,9
MET-16	Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73	52,4	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,4	10,1
MET-17	Programme Rehausse ment et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)	21,2	13,7	12,8	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	36,4
MET-18	Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	10,7
MET-19	Capacité électrique du poste de district Legendre	42,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,7	0,2
MET-20	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	7,3	7,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	7,6
MET-21	Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	10,7	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,2
	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	0,6	1,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
	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
TOTAL - AUTORISÉS		5 022,7	682,8	872,6	645,8	429,6	284,0	109,5	1 063,5	-	-	-	-	9 110,7	4 087,9

* 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>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Prolongement de la ligne bleue - réalisation	-	-	245,3	375,0	471,6	462,9	456,1	454,2	4,5	-	-	-	2 469,7	2 469,7
Remplacement train dépoussiéreur	0,6	1,9	0,3	0,3	0,2	15,1	-	-	-	-	-	-	18,4	17,8
Révision Entretien des véhicules de travaux	0,1	0,4	1,0	1,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	4,3	4,2
TOTAL - DÉFINITION	0,7	2,3	246,6	376,3	473,7	478,1	456,1	454,2	4,5	-	-	-	2 492,4	2 491,8
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
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	240,0	424,0	1 000,0	576,0
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	175,0	390,0	800,0	410,0
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 3	-	-	2,4	24,0	44,0	64,0	92,0	88,0	60,0	25,6	-	-	400,0	400,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	4,0	24,0	54,0	70,4	447,6	600,0	152,4
2111 Berri	-	1,4	4,0	11,1	11,9	-	-	-	-	-	-	-	28,5	28,5
Prolongement de la durée de vie des MR73 - phase 2	-	-	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	-	-	-	-	-	25,5	25,5
Prolongement de la durée de vie des MR73 - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	5,1	5,1	5,1	5,1	25,6	46,0	20,5
Élargir massif et bande jaune en tunnel	-	0,6	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
TOTAL - IDENTIFICATION	-	2,0	32,1	165,2	321,0	419,1	522,1	518,1	479,1	464,7	490,5	1 287,2	4 701,2	3 414,0
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	5 023,4	687,1	1 151,3	1 187,3	1 224,3	1 181,2	1 087,8	2 035,9	483,6	464,7	490,5	1 287,2	16 304,3	9 993,7

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ
230005_N / R-042-A / 154-02-1864-A

Programme d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR

Le projet vise l'acquisition de 54 trains de type « boa » composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) en remplacement de voitures de métro MR-63 qui ont atteint leur fin de vie utile, et ce, en vue, notamment, de contribuer à l'atteinte des objectifs d'achalandage et de satisfaire les besoins reliés au futur prolongement.

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	1 692,6	27,7	41,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 762,3	69,7
Non Capitalisable	14,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	-
Total	1 707,0	27,7	41,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	69,7
Financement														
Gouvernement provincial	1 250,3	20,6	31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 302,3	52,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	456,8	7,2	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	474,4	17,6
Total	1 707,0	27,7	41,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	69,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

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

Programme d'aide
PAGITC (EBI) – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

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

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

Nombre de trains	2020	2021	Total
Total	7	10	17

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	496,6	4,6	9,6	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	580,7	84,0
Non Capitalisable	0,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,2
Total	497,5	4,7	9,6	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	84,2
Financement														
Gouvernement provincial	257,3	2,4	5,0	36,2	-	-	-	-	-	-	-	-	300,9	43,6
Gouvernement fédéral	183,0	1,7	3,6	26,6	-	-	-	-	-	-	-	-	215,0	32,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	57,1	0,6	1,0	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	65,8	8,6
Total	497,5	4,7	9,6	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	581,7	84,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													89 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ
230006_N / R-042-B / 154-02-1864-B

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Modification des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR

En raison de leur conception différente, l'intégration des nouvelles voitures AZUR au réseau du métro exige l'adaptation des infrastructures et des équipements fixes existants, ainsi que l'implantation de nouveaux équipements, tant pour l'exploitation que pour l'entretien.

Le projet consiste à :

- Adapter les infrastructures de l'atelier de Petite révision Youville;
- Acquérir et installer un système de radio à large bande;
- Acquérir et installer un système de simulation de conduite;
- Concevoir du matériel didactique;
- Adapter certains quais pour l'accessibilité universelle;
- Adapter certains équipements fixes et infrastructures;
- Adapter les infrastructures de l'atelier Grande révision Youville;
- Réaliser des études sur la modification des autres ateliers et garages;
- Développer et implanter un système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO);
- Améliorer le système d'alimentation électrique traction du métro.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	224,0	4,2	30,2	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	261,2	37,2
Non Capitalisable	4,3	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	0,5
Total	228,3	4,5	30,3	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	37,7
Financement														
Gouvernement provincial	165,3	3,1	22,6	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	193,1	27,9
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	63,0	1,4	7,7	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	72,9	9,8
Total	228,3	4,5	30,3	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	37,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, FCC – 33.3 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 3

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

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 3 se veut 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	484,9	4,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	15,1
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	484,9	4,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	15,1
Financement														
Gouvernement provincial	231,9	2,7	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	240,7	8,8
Gouvernement fédéral	146,4	1,0	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,7	3,3
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	106,5	0,9	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109,6	3,0
Total	484,9	4,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	15,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

78 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 4

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

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 4 se veut 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	362,1	85,2	76,1	27,7	18,8	-	-	-	-	-	-	-	570,0	207,9
Non Capitalisable	1,3	0,5	3,5	3,5	3,7	-	-	-	-	-	-	-	12,5	11,2
Total	363,4	85,7	79,6	31,2	22,6	-	-	-	-	-	-	-	582,5	219,1
Financement														
Gouvernement provincial	247,1	58,9	54,6	19,8	11,3	-	-	-	-	-	-	-	391,8	144,7
Gouvernement fédéral	28,3	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,5	3,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	87,9	23,7	25,1	11,4	11,2	-	-	-	-	-	-	-	159,2	71,2
Total	363,4	85,7	79,6	31,2	22,6	-	-	-	-	-	-	-	582,5	219,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

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

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 5

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

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

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 5 se veut 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	86,5	124,5	196,0	167,3	135,9	89,7	-	-	-	-	-	-	800,0	713,5
Non Capitalisable	0,5	0,9	1,4	1,2	0,9	0,6	-	-	-	-	-	-	5,5	4,9
Total	87,1	125,4	197,4	168,4	136,8	90,4	-	-	-	-	-	-	805,5	718,4
Financement														
Gouvernement provincial	57,8	88,1	138,7	118,2	96,0	63,4	-	-	-	-	-	-	562,2	504,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	29,3	37,2	58,7	50,2	40,8	27,0	-	-	-	-	-	-	243,3	214,0
Total	87,1	125,4	197,4	168,4	136,8	90,4	-	-	-	-	-	-	805,5	718,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													70 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 100 %, PAFFITC – 100 %, PAGITC – 100%

Catégorie de portefeuille

Développement

Prolongement de la ligne bleue

Le projet de Prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est s'inscrit pleinement dans les orientations du PSO 2025. 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 qui 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, localisé 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 une fosse 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	409,3	117,8	65,0	27,4	1,1	1,1	1,1	928,0	-	-	-	-	1 550,7	1 141,4
Non Capitalisable	0,8	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	1,7
Total	410,2	119,4	65,0	27,4	1,1	1,1	1,1	928,0	-	-	-	-	1 553,2	1 143,1
Financement														
Gouvernement provincial	352,4	86,9	49,7	18,5	0,7	0,7	0,7	924,4	-	-	-	-	1 434,1	1 081,6
Gouvernement fédéral	49,8	28,9	13,7	8,5	0,3	0,3	0,3	3,6	-	-	-	-	105,4	55,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	8,0	3,6	1,6	0,4	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	13,7	5,8
Total	410,2	119,4	65,0	27,4	1,1	1,1	1,1	928,0	-	-	-	-	1 553,2*	1 143,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

99 %

* Ce montant de 1 553,2 M\$ (avant intérêts sur dette long terme de 112,9 M\$, pour un total de 1666,1 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. Il est à noter que ce montant exclut l'investissement de 31,6 M\$ effectué par l'AMT pour élaborer le dossier d'opportunités déposé en 2016.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ

210100_N / R-168 / 154-16-7096 / 154-16-7656

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, tout en respectant les ressources dont elle dispose ».

Dans ce contexte, la STM lançait en 2016, le Programme Accessibilité métro. Ce programme permet d'accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle du réseau du métro.

À ce titre, la première phase du programme prévoit rendre accessibles 12 stations d'ici 2024 :

- Angrignon
- Édouard-Montpetit
- D'Iberville
- Jean-Drapeau
- Jean-Talon
- Jolicoeur
- McGill
- Outremont
- Place-des-Arts
- Place-Saint-Henri
- Préfontaine
- Villa-Maria

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	201,2	90,1	51,6	16,2	-	-	-	-	-	-	-	-	359,1	157,9
Non Capitalisable	2,3	0,2	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,4
Total	203,5	90,4	51,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	158,3
Financement														
Gouvernement provincial	148,1	67,4	38,6	12,1	-	-	-	-	-	-	-	-	266,1	118,0
Gouvernement fédéral	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	52,1	23,0	13,2	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	92,4	40,3
Total	203,5	90,4	51,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	158,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-09

Numéro de projet STM / RE / MTQ
210200_N / R-195 / 154-17-7658

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %; PAGITC – 95 %; SOFIL 4 Comptant 95 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et qui encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, tout en respectant les ressources dont elle dispose ».

Dans ce contexte, la STM lançait en 2016 le Programme Accessibilité métro. Ce programme permet d'accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle du réseau du métro. La phase 2 se veut être en continuité avec la phase 1.

À ce titre, la deuxième phase du programme prévoit rendre universellement accessibles six nouvelles stations d'ici 2026 :

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	41,1	36,9	76,4	74,6	66,4	24,6	-	-	-	-	-	-	320,0	279,0
Non Capitalisable	0,4	0,4	0,8	0,8	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	3,3	2,9
Total	41,5	37,3	77,2	75,4	67,1	24,9	-	-	-	-	-	-	323,3	281,9
Financement														
Gouvernement provincial	30,5	18,7	38,7	37,8	31,8	14,4	-	-	-	-	-	-	171,9	141,5
Gouvernement fédéral	-	14,6	30,2	29,5	28,1	7,8	-	-	-	-	-	-	110,2	110,2
Agglomération de Montréal	-	0,6	1,3	1,2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	4,6	4,6
STM	11,0	3,4	7,0	6,8	5,7	2,7	-	-	-	-	-	-	36,6	25,6
Total	41,5	37,3	77,2	75,4	67,1	24,9	-	-	-	-	-	-	323,3	281,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

89 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / RE / MTQ
634372_N / 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 aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

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

Les réfections porteront sur :

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

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	246,6	31,9	22,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	301,3	54,7
Non Capitalisable	0,5	0,1	0,1	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,5
Total	247,1	32,0	22,8	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	56,2
Financement														
Gouvernement provincial	166,5	23,9	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	205,9	39,4
Gouvernement fédéral	18,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,8	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	61,9	8,1	7,4	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	78,6	16,8
Total	247,1	32,0	22,8	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	56,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET 11

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Infrastructures – phase 3

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

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	60,6	88,2	132,6	118,4	57,1	43,2	-	-	-	-	-	-	500,0	439,4
Non Capitalisable	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	1,1	-	-	-	-	-	-	4,0	3,6
Total	61,1	88,8	133,2	119,0	57,7	44,3	-	-	-	-	-	-	504,0	443,0
Financement														
Gouvernement provincial	44,0	63,9	96,0	85,7	41,3	31,2	-	-	-	-	-	-	362,1	318,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	17,1	24,9	37,2	33,3	16,4	13,1	-	-	-	-	-	-	141,9	124,9
Total	61,1	88,8	133,2	119,0	57,7	44,3	-	-	-	-	-	-	504,0	443,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

72 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-12

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Développement

Garage Côte-Vertu

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

Plus spécifiquement, ce projet consiste à construire un garage et un tunnel de raccordement à l'arrière-gare de la station Côte-Vertu, ce qui 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)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	433,3	6,9	52,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	492,3	59,0
Non Capitalisable	1,6	0,2	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	6,3
Total	434,9	7,1	58,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	65,3
Financement														
Gouvernement provincial	258,6	4,9	38,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302,4	43,8
Gouvernement fédéral	88,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88,0	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	88,3	2,2	19,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109,8	21,5
Total	434,9	7,1	58,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	65,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-13

Numéro de projet STM / RE / MTQ

EEF.14.00.04_N / 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

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 des véhicules de travaux. Ces véhicules de travaux sont requis afin d'effectuer les divers travaux d'entretien et servent également aux différents projets de réfection et de développement du réseau du métro. Les CA existants ont atteint leur pleine capacité et ne peuvent pas supporter l'ajout de véhicules de travaux supplémentaires. C'est dans ce contexte que la STM envisage la construction d'un nouveau CA dans le secteur nord-ouest du réseau du métro.

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	19,3	6,6	48,5	78,9	90,4	83,6	83,6	-	-	-	-	-	410,8	391,5
Non Capitalisable	0,2	0,1	0,6	0,3	1,3	3,4	-	-	-	-	-	-	6,0	5,9
Total	19,5	6,7	49,1	79,2	91,7	87,0	83,6	-	-	-	-	-	416,8	397,4
Financement														
Gouvernement provincial	13,8	4,6	35,5	58,5	67,2	62,1	62,0	-	-	-	-	-	303,6	289,9
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,7	2,1	13,6	20,7	24,5	24,9	21,6	-	-	-	-	-	113,2	107,5
Total	19,5	6,7	49,1	79,2	91,7	87,0	83,6	-	-	-	-	-	416,8*	397,4
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 454 M\$. Le projet est en révision, le dossier d'affaires sera finalisé en 2021 et devrait être approuvé en 2022.

Ce projet sera financé en partie, par le projet : Prolongement de la ligne bleue.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-14

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programme d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Contrôle de trains – ligne bleue

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	6,3	3,4	21,9	42,2	50,8	34,5	23,6	134,8	-	-	-	-	317,5	311,1
Non Capitalisable	0,4	0,6	0,6	1,2	1,8	1,8	1,2	0,6	-	-	-	-	8,2	7,8
Total	6,7	4,0	22,5	43,4	52,6	36,3	24,8	135,4	-	-	-	-	325,7	318,9
Financement														
Gouvernement provincial	4,2	2,1	16,0	31,1	37,7	25,5	17,4	100,7	-	-	-	-	234,7	230,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,5	1,9	6,5	12,3	14,9	10,8	7,4	34,7	-	-	-	-	91,0	88,4
Total	6,7	4,0	22,5	43,4	52,6	36,3	24,8	135,4	-	-	-	-	325,7*	318,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													72 %	

* 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 344,8 M\$.

Le projet est en révision, le dossier d'affaires sera finalisé en 2021 et devrait être approuvé en 2022.

Ce projet sera financé en partie, par le projet : Prolongement de la ligne bleue.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-15

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Agrandissement du centre d'attache Viau

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

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

Le projet consiste à agrandir le CA Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Ce projet sera réalisé conjointement avec deux autres projets prévus aux programmes RI 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 au bénéfice des clients;
- ▶ Diminuer les déplacements dans le réseau au fil des besoins des travaux, autant pour les projets que pour l'entretien;
- ▶ Augmenter la fluidité : des gains de temps de travail et la diminution de l'achalandage vers le centre d'attache Youville.

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	6,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	6,9
Financement														
Gouvernement provincial	18,6	1,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,6	2,0
Gouvernement fédéral	35,0	3,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,1	4,2
Agglomération de Montréal	6,1	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,8	0,7
STM	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-
Total	60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	6,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

99 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-18

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

Programme d'aide
Décret

Catégorie de portefeuille
Développement

Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier – Vendôme

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

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

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

Solution proposée :

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- ▶ Améliorer l'expérience client dans la station;
- ▶ Améliorer l'exploitation de la station et la capacité d'accueil pour répondre à l'augmentation d'achalandage;
- ▶ Rendre la station accessible;
- ▶ Améliorer le temps réponse pour l'évacuation de la station;
- ▶ Améliorer l'efficacité opérationnelle de la STM.

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	10,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	10,7
Financement														
Gouvernement provincial	34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	10,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	34,4	4,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1*	10,7
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-19

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Capacité électrique du poste de district Legendre

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	42,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,6	0,2
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	42,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,7	0,2
Financement														
Gouvernement provincial	12,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,3	0,1
Gouvernement fédéral	22,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,7	0,1
Agglomération de Montréal	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	-
STM	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	-
Total	42,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,7	0,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Électrification des véhicules de travaux en tunnel

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

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

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

Le parc comporte 32 véhicules de travaux. Leur durée de vie utile est évaluée à 40 ans. 21 de ces véhicules ont été remplacés au début des années 2000 puisqu'ils avaient atteint leur fin de vie utile. Le présent projet vise le remplacement des 11 véhicules restants, soit sept draines et quatre tracteurs qui sont en fin de vie utile.

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	7,1	7,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	7,6
Non Capitalisable	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,1
Total	7,3	7,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	7,6
Financement														
Gouvernement provincial	2,1	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	2,5
Gouvernement fédéral	2,8	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	3,1
Agglomération de Montréal	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
STM	2,2	1,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	2,0
Total	7,3	7,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	7,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

71 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-21

Numéro de projet STM / RE / MTQ
EEF.15.00.01_N / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K

Les grandes révisions des escaliers mécaniques assureront le maintien dans le temps de la fiabilité, la sécurité d'exploitation et la conformité au Code B44 de 39 escaliers de marque O&K d'ici à ce que leur remplacement soit priorisé au programme Réno-Systèmes.

Le remplacement et/ou la réparation en mode planifié des pièces majeures, telles que les chaînes d'entraînements, les barbotins, les motoréducteurs, les marches, le système de freinage et de main courante et certaines composantes électroniques minimiseront les impacts négatifs sur la clientèle, les coûts d'entretien et l'organisation du travail.

Un plan multiplateforme de communication avec la clientèle sera déployé tout au long des travaux.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non Capitalisable	10,7	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,2
Total	10,7	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,2
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	10,7	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,2
Total	10,7	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Transport adapté

Transport adapté

SOMMAIRE

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

La STM 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 AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2021

90	Minibus
1	Centre de transport

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ*

AUTORISÉS <i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
TA-01 Acquisition de minibus TA - phase 2	10,5	1,9	2,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	4,6
Démonstration minibus électrique au TA	3,2	0,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,1
TOTAL - AUTORISÉS	13,7	2,8	2,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	19,3	5,6
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total Projet	Total PI 2022-2031
Acquisition de minibus - phase 3	-	-	-	10,7	9,9	19,2	10,2	10,4	11,2	-	-	-	71,6	71,6
Mise à niveau Accès - phase 2	-	-	2,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	6,0
TOTAL - IDENTIFICATION	-	-	2,0	14,7	9,9	19,2	10,2	10,4	11,2	-	-	-	77,6	77,6
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ	13,7	2,8	4,7	14,8	9,9	19,2	10,2	10,4	11,2	-	-	-	96,9	83,2

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

Transport adapté

FICHE DE PROJET

TA-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ

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

Programmes d'aide

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

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de minibus TA – phase 2

Le projet consiste à acquérir au total 82 minibus sur la période 2019 à 2023, soit 70 minibus en remplacement de vieux minibus du TA et 12 des 16 minibus pour le transport urbain.

Nombre de minibus	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Minibus - TA	14	18	14	10	14	70
Minibus – transport urbain	12	-	-	-	-	12
Total	26	18	14	10	14	82

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

- D'assurer une planification financière contrôlée grâce au lissage des acquisitions, soit 14 minibus en moyenne par année;
- D'atteindre et maintenir un taux de réserve inférieur à 15 % en misant sur la mise en place de plans d'optimisation pour une plus grande efficacité de l'entretien et de la maintenance;
- D'atteindre et maintenir un âge moyen des véhicules inférieur à trois ans grâce au respect du plan de remplacement.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	10,4	1,9	2,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,5
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	10,5	1,9	2,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	4,6
Financement														
Gouvernement provincial	3,2	0,8	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	1,9
Gouvernement fédéral	4,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	-
Agglomération de Montréal	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-
STM	1,4	1,0	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	2,7
Total	10,5	1,9	2,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	4,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF*

AUTORISÉS		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2022-2031
ADM-01	Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018	26,2	6,6	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	7,5
ADM-02	Migration 2022 du progiciel Hastus Nouveau	7,5	9,9	10,6	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	22,7
ADM-03	Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)	3,9	11,5	2,8	4,6	2,6	-	-	-	-	-	-	-	25,4	21,5
ADM-04	Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	14,0	2,4	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,8	3,8
ADM-05	Programme Amélioration OPUS (PAO)	0,7	7,1	2,9	1,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	13,3	12,6
	Acquisition d'équipements de billetterie (AEB)	0,2	5,0	1,5	1,6	1,2	-	-	-	-	-	-	-	9,5	9,3
	Employé numérique - phases 2 et 3	6,8	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	1,0
	Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	5,8	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	0,5
	Solution Gestion des Apprentissages (SGA)	3,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,8
	Projet Télétravail	2,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,4
	Évolution technologique - secteurs d'entretiens	1,0	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	1,3
	Améliorations conventions collectives	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	0,1
TOTAL - AUTORISÉS		74,4	46,6	20,1	9,7	5,2	-	-	-	-	-	-	-	155,9	81,5
DÉFINITION		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2022-2031
	Réduction risques - Maîtrise des énergies dangereuses	0,1	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	-	-	11,4	11,3
	Programme Gestion des risques techno et de sécurité – phase 3 (PRGTS 3)	1,0	4,5	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	9,0
	Programme de valorisation des données	0,5	0,7	2,5	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	7,2
	Optimisation du processus de facturation Projet PM	0,1	0,2	0,5	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	2,7	2,7
TOTAL - DÉFINITION		1,7	6,6	8,8	6,3	2,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	-	-	31,8	30,1
IDENTIFICATION		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2022-2031
	Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - BUS (PREP-BUS)	-	1,0	8,0	8,0	8,0	13,0	-	-	-	-	-	-	38,0	38,0
	Mise à niveau SAP	-	-	1,0	5,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
TOTAL - IDENTIFICATION		-	1,0	9,0	13,0	12,0	13,0	-	-	-	-	-	-	48,0	48,0
TOTAL - ADMINISTRATIF		76,1	54,2	37,8	28,9	19,4	14,3	1,3	1,3	1,3	1,3	-	-	235,7	159,6

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ
300114_N / R-180-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018

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

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

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

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	26,2	6,6	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	7,5
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	26,2	6,6	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	7,5
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	26,2	6,6	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	7,5
Total	26,2	6,6	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	7,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-05

Numéro de projet STM / RE / MTQ
202007_N / R-208-B / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Développement

Programme Amélioration OPUS (PAO)

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031
Investissement														
Capitalisable	0,7	7,0	2,8	1,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	13,1	12,4
Non Capitalisable	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	0,7	7,1	2,9	1,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	13,3	12,6
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,7	7,1	2,9	1,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	13,3	12,6
Total	0,7	7,1	2,9	1,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	13,3	12,6
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 SAINE GESTION DES DÉPENSES

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

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

4. GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES (PC 1.17)
5. GESTION 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 (PC 1.14).

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

Annexe B

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

Le processus de financement des projets, décrit ci-dessous et illustré à la page suivante, débute lorsqu'un projet est autorisé au CGPP. En moyenne, il s'écoule une période d'un à trois ans entre la décision d'approuver un projet et le début des travaux. Voici les étapes à franchir :

Volet règlement d'emprunt

Conformément à l'article 123 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01), une fois le règlement d'emprunt adopté par le conseil d'administration de la STM, celui-ci doit être approuvé par le conseil d'agglomération de Montréal et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). De plus, conformément à l'article 158.1, s'il s'agit d'un règlement d'emprunt concernant le réseau du métro dont le remboursement de la dette est supérieur à cinq ans, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit l'approuver avant de le faire parvenir au MAMH.

Lorsque la STM a obtenu toutes les approbations des diverses instances, dont le délai d'obtention varie de trois à six mois selon la nature du projet, elle peut procéder à la réalisation de ses projets d'investissement.

Volet subventions

La plupart des projets de la STM sont admissibles à des subventions aux immobilisations par l'entremise des programmes d'aide gouvernementale, dont les deux principaux sont le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP) et le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Aussi, la STM peut compter, pour certains projets, sur le volet infrastructures du *Fonds Chantiers Canada* (FCC), le *Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun* (PAFFITC) ainsi que sur le récent *Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif* (PAGITC).

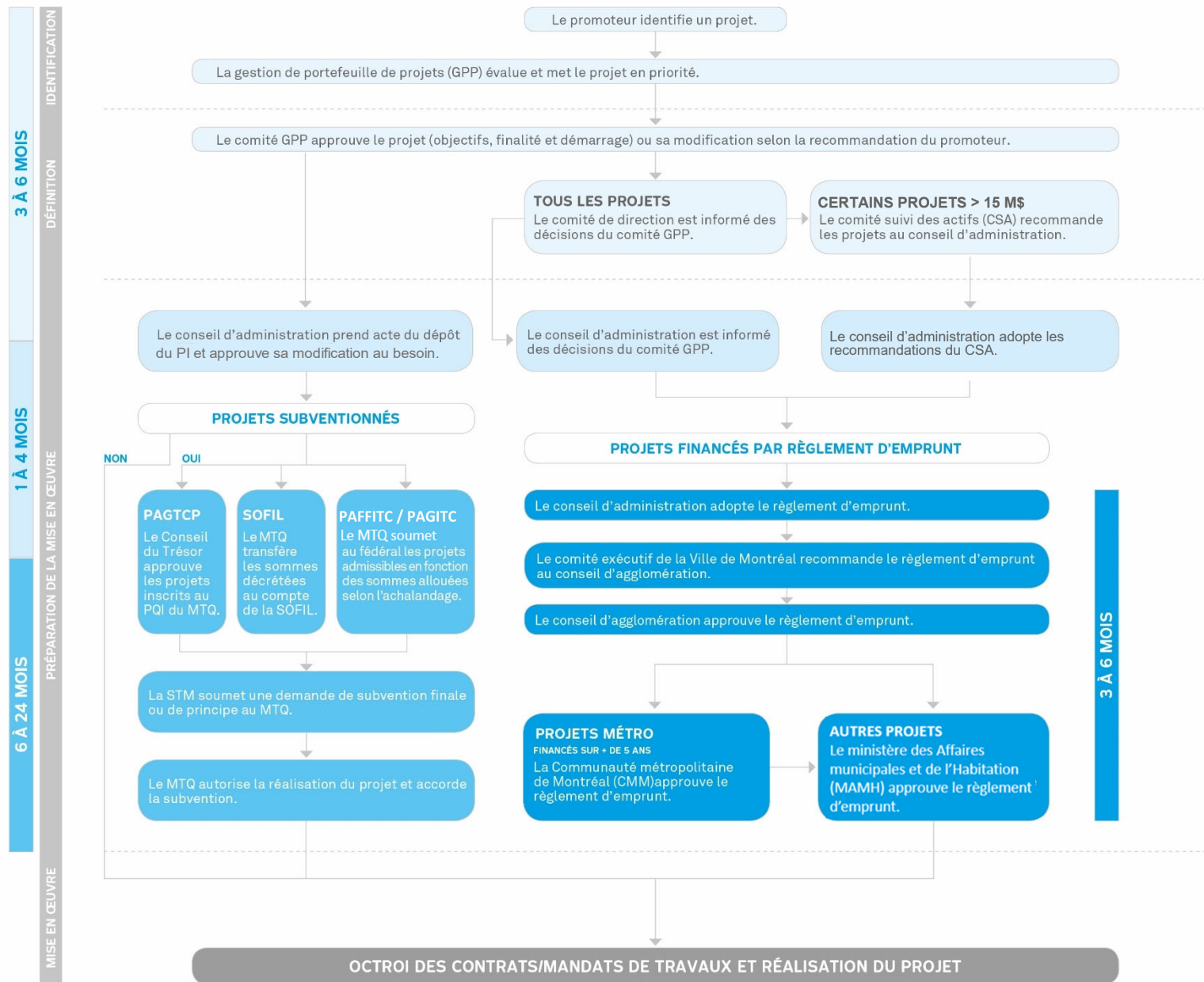
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTQ qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTQ une demande de subvention selon les exigences des programmes d'aide. Le délai d'obtention de cette autorisation peut varier de 12 à 24 mois selon la nature du projet et du programme de subvention sélectionné.

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 le 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 10 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 10 ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

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

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2014-2019 (SOFIL 3)

Ce programme, qui fait suite au volet 2, a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 485,5 M\$ provenant du gouvernement fédéral et 497,6 M\$ provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2014 à 2019, selon l'achalandage moyen des années 2009 à 2013. La part de la STM est établie à 698,1 M\$, dont 559 M\$ comptant et 139,1 M\$ sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	42,0 %
	Gouvernement provincial	43,0 %
	Agglomération de Montréal	<u>15,0 %</u>
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2014 à 2019, les travaux devant être terminés le 31 mars 2021	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus, minibus neufs et minibus adaptés	100 %
	Véhicules de service neufs et usagés	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, modifications nécessaires aux installations fixes de garage, de terminus et d'aires d'attente ou de recharge pour les bus, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %

Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à 10 ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

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

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2019-2024 (SOFIL 4)

Ce programme, qui fait suite au volet 3, a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 543,5 M\$ provenant du gouvernement fédéral et 436,6 M\$ provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2019 à 2024, selon l'achalandage moyen des années 2013 à 2017. La part de la STM est établie à 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 aribus, les supports à vélo et les vélostations.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2019-2024, les travaux devant être terminés le 31 mars 2025	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus, minibus neufs et minibus adaptés	100 %
	Véhicules de service neufs et usagés	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, modifications nécessaires aux installations fixes de garage, de terminus et d'aires d'attente ou de recharge pour les bus, logiciel d'exploitation,	100 %

émission des titres de transport et perception des recettes)	
Terrain	0 %
Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Aribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à 10 ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

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

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

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

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

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

Ces projets sont liés :

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

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

Les investissements admissibles comprennent :

- Les projets d'immobilisations visant à acquérir, remettre en état, optimiser ou moderniser les réseaux de transport en commun, ou en améliorer l'efficacité, l'accessibilité et/ou la sécurité;
- Les dépenses visant à appuyer la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun;
- Les dépenses à l'appui de la conception et de la planification de l'agrandissement des réseaux de transport en commun et des améliorations à apporter à ces derniers, notamment les mesures et les études relatives à la demande en transport et les projets pilotes portant sur des technologies novatrices et 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 tous les Québécoises et Québécois en visant, notamment, l'amélioration du transport des personnes au Québec. Le PAGITC est conçu pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la PMD. Il permettra également au gouvernement du Québec d'assurer la mise en œuvre du volet transport en commun de l'Entente bilatérale intégrée (EBI) Canada-Québec relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada ainsi que de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada aux projets qui seront retenus dans le cadre de ce volet. L'EBI, approuvée par le décret numéro 680-2018 du 1^{er} juin 2018, a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada le 6 juin 2018. Selon l'entente signée entre les deux gouvernements, une somme est réservée pour la STM en crédits fédéraux selon une répartition basée sur l'achalandage. Le programme est en vigueur depuis le 18 août 2020, et ce, jusqu'à la date de fin de l'EBI, fixée au 31 mars 2028. Toutefois, les projets doivent être achevés de manière substantielle au plus tard le 31 octobre 2027.

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

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

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CA	Centre d'attachement
CBTC	« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EBI	Entente bilatérale intégrée
EXO	Regroupement des services de trains, bus et de TA desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
GES	Gaz à effet de serre
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GR	Grande révision
HASTUS	Horaire et Assignation pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain
ICP	Indice de condition du parc
INFC	Bureau de l'infrastructure du Canada
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec

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

Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Planification et Finances

Direction Finances

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

stm.info