Budget 2022 et Programme des immobilisations 2022-2031

Présentation à l'intention des membres de la Commission sur les finances et l'administration

Société de transport de Montréal
14 janvier 2022

Budget 2022

stm

Contexte général – situation financière critique et des efforts importants bien avant la pandémie

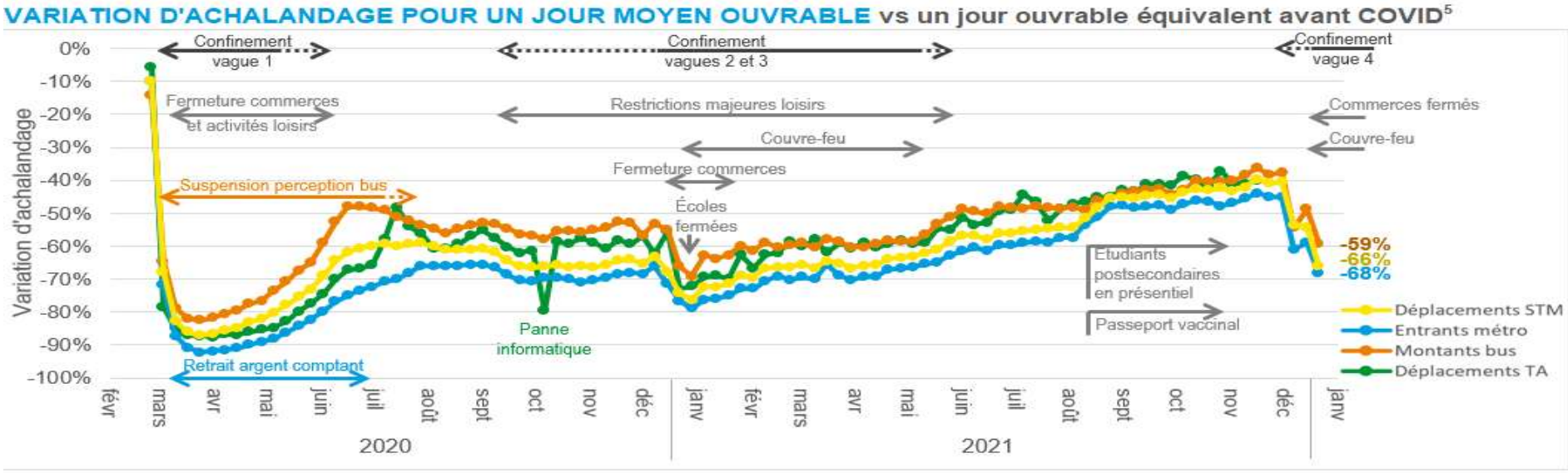
- Le **cadre financier** du transport collectif est aujourd'hui **essentiellement le même qu'il y a 25 ans**, alors que la croissance des revenus n'a pas suivi celle des dépenses.
- **En 2016**, après une décennie à espérer de nouvelles sources de revenus pour endiguer son déficit structurel et revenir à un équilibre budgétaire (Annexe 1), **la STM a pris la décision de couper drastiquement ses dépenses dans les services administratifs** sans réduire le service ou sa capacité à mener ses projets de maintien et de développement.
- Entre 2016 et 2018, le programme de réduction des dépenses administratives a permis de réduire de 20 % ce type de dépenses qui représentaient alors plus ou moins 15 % du budget de la STM (-222 effectifs) pour des **économies récurrentes de 30 M$ annuellement** et maintien des réductions de postes depuis.

Contexte général – situation financière critique et des efforts importants bien avant la pandémie (suite)

- Depuis 2018, la STM a poursuivi ses efforts à l'aide de nombreuses mesures afin de réduire ses dépenses non liées au service et aux projets. **Les dépenses ont augmenté en moyenne de 1,7 % annuellement alors que les augmentations de salaire conventionnées sont de l'ordre de 2,5 %** (70 % du budget de la STM est composé de rémunérations).
- Les **dépenses corporatives** sont maintenant de plus ou moins 10 % du budget et **ne peuvent être compressées davantage** (besoins exprimés pour 2022 non retenus, garantie de non-mise à pied). **Ceci a été confirmé par une opinion de la Vérification générale de la STM (Annexe 2).**
- La liste des efforts budgétaires que la STM a réalisés entre les années 2016 à 2022 représentent des centaines de millions de dollars.
- La crise sanitaire du Covid-19 est venue accentuer une situation financière déjà précaire. Avant même le début de celle-ci, les municipalités peinaient à soutenir la croissance des coûts du transport collectif héritée du développement de l'offre de service et de la croissance des investissements depuis une quinzaine d'années.

Bilan 2021

- La STM a été au rendez-vous en 2021 en livrant le service attendu aux citoyens malgré les impacts de la pandémie sur l'achalandage des réseaux comme en témoigne le graphique ci-dessous en date du 10 janvier 2022.



- Tout comme en 2020, la STM a encore été présente en jouant un rôle clé pour favoriser la mobilité des citoyens qui ont été appelés à modifier leurs habitudes de déplacement.

Bilan 2021 (suite)

- La STM avait comme défi, au cours de l'année financière 2021, de dégager une somme de **25 M$** par rapport au budget approuvé à son CA et ce, suite à une décision tardive de l'ARTM en janvier 2021.
- La STM devrait être en mesure de dégager +/- **48 M$** (prévision de novembre 2021 à confirmer) ce qui surpasse largement le montant de **25 M$** fixé par l'ARTM.
- Ces économies ont été réalisées par diverses mesures :
  - En ajustant au quotidien le **service bus et métro** en cours d'année tout en minimisant les impacts pour la clientèle notamment dans le réseau de bus ce qui ne constitue pas une mince tâche considérant qu'il y a plus de 220 lignes de bus.
  - En continuant de répondre « présente » pour les usagers du **transport adapté** au cours de 2021 même si la demande a été moins grande en raison de la baisse des déplacements liée à la pandémie.
  - En laissant plusieurs postes vacants considérant la baisse d'achalandage
  - En suspendant le programme de rémunération à la performance des gestionnaires
  - En regroupant les contrats d'assurances collectives ce qui a permis de générer des économies récurrentes de plusieurs millions de dollars.
- Mission accomplie !

Contexte 2022

- Plusieurs besoins incontournables exprimés en 2022 ne permettent pas à la STM de maintenir la croissance des dépenses courantes sous la barre des 2 % comme elle l'a fait depuis plusieurs années et tel qu'exigé par l'ARTM.
- En l'absence de hausse supplémentaire de la contribution de l'ARTM[1], la STM fait face à un manque à gagner de **62 M$**[2].
  - Besoins incontournables: 33 M$
    - Mise à niveau suite à une cyberattaque et télétravail : **8 M$** (0,5 %)
    - Début des entretiens réguliers des trains AZUR en conformité avec les directives du manufacturier : **12 M$** (0,8 %)
    - Révision des hypothèses actuarielles pour les régimes de retraire (réduction des attentes de rendement à la demande des actuaires) : **13 M$** (0,9 %)
  - Montant à dégager 2021 - ARTM : 25 M$
  - Autres: 4 M$
  - Total : 62 M$

[1] Le 25 novembre dernier, dans sa mise à jour économique, le gouvernement du Québec annonçait une aide supplémentaire à l'ARTM de 100 M$ venant réduire son déficit de 205 M$ à 105 M$. Toutefois, l'ARTM a avisé la STM qu'aucune contribution supplémentaire ne lui serait versée.

[2] Le manque à gagner de 62 M$ était de 112 M$ au cadre financier avant un exercice d'optimisation interne.

Solutions – budget 2022

- Considérant le contexte, avec l'objectif d'équilibrer le budget 2022, la STM a proposé une solution à trois volets :

Solutions	Impact
1. Reporter d'un an le début des travaux d'entretien des voitures Azur	(12 M$)
2. Ramener les services bus, métro au niveau de service livré en 2021	(25 M$)
3. Recourir à la même formule qu'en 2021 (montant à dégager - ARTM)	(25 M$)
Total	(62 M$)

Note complémentaire sur les solutions :

1. Aucun enjeu de sécurité, dégradation potentielle de la fiabilité (augmentation des arrêts de service et augmentation de leur durée soit plus de 60 minutes) / réduction de la capacité pour l'entretien curatif / ajout du besoin 2022 à celui de 2023 pour un total de 27 M$ (12+15) .
2. Variations du budget 2022 à budget 2021 d'environ 3.5 % bus, 5 % métro et 300 000 déplacements vs le budget 2022 préliminaire / dans les faits maintien du service offert selon les prévisions en 2021 / sentiment d'entassement des clients (3e rang des plaintes) grandira avec hausse d'achalandage. ***Le 25 M$ d'économies se répartit comme suit : 18 M$ pour les services bus et métro et 7 M$ pour les déplacements TA et les autres optimisations de dépenses***
3. Dégagé en 2021, à l'aide de solutions ponctuelles, (transport adapté, gel d'embauche, arrêt du programme de rémunération à la performance, etc.) / le même plan de match est prévu pour 2022 / retour à 2015.

Solutions – budget 2022 (suite)

- L'ARTM a avisé la STM que l'économie engendrée par la fixation du niveau de service bus et métro 2022 au niveau du service livré en 2021 (**18 M$**) ne pouvait être laissée à la STM et a donc réduit sa contribution 2022 à la STM afin de maintenir un standard dans les coûts kilométriques.
- Cette économie de ±**18 M$** sera donc retranchée de la solution #2 identifiée à la page précédente et s'ajoutera donc à la solution #3 de la page précédente. Le manque à gagner ARTM passe donc de **25 M$ à 43 M$.**
- Par cette décision, la STM contribue à réduire le déficit de l'ARTM mais voit sa situation financière gravement affectée malgré ses efforts budgétaires notables. La STM se trouve à assumer une responsabilité qui incombe à l'ARTM en vertu de la loi; financer les besoins en transport collectif.
- En résumé, le manque à gagner de **62 M$** sera donc résorbé comme suit :
  - Report de l'entretien des voitures AZUR 2022 à 2023 : réduction des dépenses 2022 de **12 M$**.
  - Présentation d'une source de revenus à venir au niveau des revenus de **43 M$**
  - Ajustement des déplacements TA (5 M$) + autres optimisations (2 M$) : **7 M$**

À retenir – Décision ARTM

- Depuis le début de la pandémie, toutes les sommes dégagées par la STM (**62 M$** en 2020 et **48 M$**[1] en 2021) versus son budget sont retournées à l'ARTM et :
  - contribuent à réduire son déficit
  - ne sont pas associées à la STM ni à la Ville de Montréal pour le futur et ce même si les contributions municipales ne sont pas réduites pour autant.
  - le problème est reporté à l'an prochain

- **Depuis le début de la pandémie, la STM a perdu ce levier de gestion.**

[1] Prévision de novembre 2021 – à confirmer

À retenir pour 2022 et 2023

- Ces solutions démontrent que les ressources financières disponibles sont en inadéquation avec les ambitions pour les transports collectifs. Ceci témoigne de la **criticité** de la situation et du peu d'options excluant les coupures de service.
- De nouvelles sources de revenus ou l'indexation des sources existantes sont incontournables (récurrence).

Budget 2022

- Impossible de dégager 43 M$ en 2022 au niveau des dépenses et ce même en ajustant quotidiennement le temps supplémentaire pour le service comme en 2021.
- Sans nouvelle source de revenus dès 2022, un déficit serait inévitable, ce qui est interdit par la loi.

Un aperçu pour 2023

- La pression sur le budget 2023 sera encore plus forte (27 M$ pour entretien AZUR reporté + nouvelle source de revenus récurrente à identifier de 43 M$ = **70 M$).**

Faits saillants – Budget 2022

- Les dépenses prévues au budget 2022 totalisent **1,6 G$**, en légère augmentation de **35,3 M$**, soit **2,3 %** par rapport au budget 2021.
- Afin de respecter la rémunération maximale fixée par l'ARTM en 2022, un montant de 43 M$ a été identifié comme nouvelle source de revenus à venir, ce qui a permis d'équilibrer le budget 2022.
- Les modalités de rémunération de l'entente de service avec l'ARTM ne sont toujours pas connues pour 2022. Des négociations se tiendront au début 2022 et ces dernières pourraient avoir un impact sur le montant de la rémunération.
- L'offre de service (bus et métro) prévue en 2022 est similaire à celle livrée en 2021, mais est plus basse que celle prévue au budget 2021. Le budget 2022 prévoit des déplacements pour le transport adapté de l'ordre de 3 millions, soit le même niveau que le budget 2021 et une hausse d'environ 50 % par rapport à la prévision 2021.
- Un tableau sommaire est présenté à la page suivante.

Une offre de service 2022 performante et alignée sur 2021

	2019 Budget	2021 Budget	Variations 2021 vs 2019	2021 Prévision	Variations Budget vs Prév	2022 Budget	Variations B2022 vs B2019
Métro en km-comm.		**100%**				**100,0%**	
Service régulier	90 081 434	89 578 019	99,4%	85 142 104	95,0%	85 445 000	94,9%
Total	**90 081 434**	**89 578 019**	**99,4%**	**85 142 104**	**95,0%**	**85 445 000**	**94,9%**
Bus en km-comm.		**99,4%**				**99,4%**	
Service régulier	67 639 470	67 723 456	100,1%	66 514 564	98,2%	65 250 000	96,5%
Mobilité Montréal	1 246 335	776 950		756 580	97,4%	1 077 040	
REM		479 624		322 198	67,2%	286 532	
Total	**68 885 805**	**68 980 030**	**100,1%**	**67 593 342**	**98,0%**	**66 613 572**	**96,7%**
Bus en heures de service totales		**99,4%**				**99,4%**	
Service régulier	5 215 030	5 257 376	100,8%	5 149 956	98,0%	5 094 269	97,7%
Mobilité Montréal	134 420	48 972		39 639	80,9%	52 039	
REM		35 802		27 235	76,1%	23 692	
Total	**5 349 450**	**5 342 150**	**99,9%**	**5 216 830**	**97,7%**	**5 170 000**	**96,6%**
TA en nombre de déplacements	**100%**	**65%**	**68%**			**68%**	
Local	4 268 680	2 883 649	67,6%	1 940 823	67,3%	2 883 649	67,6%
Métropolitain	121 969	80 188	65,7%	60 366	75,3%	80 188	65,7%
Total	**4 390 649**	**2 963 837**	**67,5%**	**2 001 189**	**67,5%**	**2 963 837**	**67,5%**

Budget 2022 – Mesures d'amélioration Bus

- Poursuite de la mise en œuvre du plan pour l'intégration à notre parc de véhicules des 300 nouveaux bus dont les derniers seront reçus au début 2022. Ces nouveaux bus hybrides sont climatisés, munis de ports USB et possèdent deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant avec rampe avant.
- Agrandissement des 3 centres de transport existants mis en service au cours de 2021. L'ouverture du nouveau centre de transport Bellechasse est prévue pour 2023.
- Poursuite du programme d'électrification (infrastructures et bus) au cours de l'année 2022 qui représente un projet de transformation majeure à la STM pour les prochaines années.
- Poursuite de la mise en place de mesures préférentielles bus en collaboration avec la ville de Montréal (« **Mouvement Bus** ») dans un souci d'amélioration de la ponctualité et la régularité du service.
- En 2022, la STM poursuivra également sa stratégie de **refonte du réseau**, notamment avec la revue de l'offre sur l'île des Sœurs avec la nouvelle station du REM, en plus d'ajuster et de calibrer l'offre selon la demande dans le contexte pandémique.

Budget 2022 – Mesures d'amélioration Métro

- L'année 2021 a été marquée par la livraison du 17e nouveau train AZUR, phase 2 de l'acquisition des trains AZUR (71 trains au total). Les trains AZUR desservent 100 % de la ligne orange et environ 80 % de la ligne verte.
- En plus de la bonification du service par les trains AZUR, la STM maintient les plus hauts standards de régularité de son service à **10,5 incidents de 5 minutes par millions de km parcourus, soit bien en deçà de la moyenne (+/- 30 incidents).**
- La STM a complété en 2021 :
  - Le déploiement de 53 stations (Service +) permettant à la clientèle d'avoir facilement accès à un service après-vente, en plus des 16 stations « Espaces clients ».
  - Le déploiement du mode de paiement débit-crédit en loge dans les 68 stations afin d'offrir un nouveau mode de paiement à la clientèle.
- Poursuivre le déploiement du programme qui vise à rendre accessibles universellement les stations du métro (**19 stations** de métro sont accessibles à la fin 2021 et **11 stations supplémentaires** devraient être ajoutées d'ici 2025 selon les échéanciers actuels).

Budget 2022 – Mesures pour le transport adapté

- La STM continue de trouver des solutions afin de maintenir un niveau de service à **« zéro refus »** tout en respectant les normes de distanciation sociale de la Santé publique (2 personnes maximum). Considérant que le montant de la subvention à l'exploitation pour le TA n'a pas augmenté au même rythme que la croissance de la demande, ceci représente des efforts de plus de **125 M$ depuis 2006.**
- Ce sont plus de 34 000 clients ayant des limitations fonctionnelles que la STM accompagne dans leurs déplacements, sur l'île de Montréal et en périphérie, à l'aide de 86 minibus de la STM et de huit intermédiaires de services de taxis réguliers et accessibles.
- Développement d'une stratégie de mobilité inclusive afin de faciliter les déplacements des clients ayant des limitations fonctionnelles et des déficiences intellectuelles. Dès 2022, la STM prévoit contribuer activement à la mise en place du programme métropolitain de mobilité et former plus de 200 clients sur son réseau.

Budget 2022 – Principales hypothèses

- Rémunération et biens et services
  - Indexation de la rémunération en fonction des nouvelles conventions collectives
  - Ajustement des biens et services afin d'intégrer les nouveaux besoins (télétravail, sécurité informatique, etc.)
  - Retrait des éléments non récurrents prévus au budget 2021
  - Intégration des bénéfices et des coûts récurrents des projets terminés
  - Aucun ajout d'effectifs sauf si autofinancés par des diminutions au niveau des directions exécutives (sauf exceptions mineures)
- Contribution aux immobilisations
  - Service de la dette net selon le PI 2022-2031 avec reconduction des programmes actuels et considérant un taux de réalisation des projets de 83 %.
  - Afin de respecter les orientations de la ville de Montréal en matière d'endettement, réduction du régime d'emprunt de 225 M$ pour l'année 2022 et d'un 150 M$ additionnel pour 2023. Un montant de 130 M$ du fonds d'immobilisations (actuellement à 160 M$) est prévu être utilisé au cours de 2022.

Budget 2022 – Sommaire

(en millions de dollars)	Budget 2021 *Approuvé CA STM Octobre 2020*	Budget 2021 *Entente ARTM Janvier 2021* (Note 1)	Budget 2022	Écart
Revenus				
Revenus provenant de l'ARTM				
Rémunération liée à l'exploitation	1 328,9	1 303,2	1 307,8	4,7
Contributions aux immobilisations	159,2	159,2	169,3	10,0
Services rendus pour l'ARTM (REM et MM)	10,7	10,7	10,6	(0,2)
Coûts COVID-19	8,1	8,1	8,3	0,1
	1 507,0	**1 481,3**	**1 495,9**	**14,7**
Nouvelles sources de revenus à identifier	**-**	**25,7**	**43,0**	**17,3**
Autres revenus d'exploitation				
Quote-part Transgesco S.E.C.	24,5	24,5	26,1	1,6
Autres revenus	9,3	9,3	11,0	1,8
	33,8	**33,8**	**37,1**	**3,3**
Total des revenus	**1 540,8**	**1 540,8**	**1 576,1**	**35,3**
Dépenses				
Dépenses d'exploitation	1 361,2	1 361,2	1 387,6	26,3
Service de la dette net	144,1	144,1	153,8	9,7
Budget spécial d'exploitation	15,1	15,1	15,5	0,3
Dépenses liées aux autres revenus et clients	20,3	20,3	19,2	(1,1)
Total des dépenses	**1 540,8**	**1 540,8**	**1 576,1**	**35,3**

(Note 1) : La STM devrait être en mesure de générer des économies d'environ 48 M$ dans ses dépenses ce qui dépassera largement le montant de 25,7 M$ fixé par l'ARTM

Budget 2022

Principales variations des dépenses d'exploitation

(en millions de dollars, par rapport au budget 2021)

	Budget 2022	Variations 2022 vs 2021
	En millions $	%
Ajustement du service		
Bus	(14,6)	-0,9%
Métro	(4,5)	-0,3%
Transport adapté	(2,2)	-0,1%
	(21,3)	**-1,4%**
Indexation annuelle de la rémunération selon conventions collectives	25,8	1,7%
Charge comptable des régimes de retraite dus aux prévisions à la baisse par les actuaires des rendements futurs sur les actifs LT	13,2	0,9%
Adaptation des équipements, des logiciels et de la sécurité informatique (télétravail et cyberattaque)	8,5	0,6%
Mise en service des projets	1,0	0,1%
Contributions aux immobilisations (SDN)	10,0	0,7%
Autres	(1,9)	-0,1%
	35,3	**2,3%**

Historique – Variations budgétaires

	2022		2021		2020		2019		2018		2017		Moy.
	M$	en %	M$	en %	M$	en %	M$	en %	M$	en %	M$	en %	5 ans
Ajout et amélioration de service	(21,3)	(1,4)%	(42,3)	(2,7)%	48,6	3,3 %	14,7	1,1 %	22,4	1,7 %	23,1	1,7 %	1,0 %
Dépenses d'immobilisations	10,0	0,7%	(3,1)	(0,2)%	13,8	0,9 %	21,9	1,6 %	15,9	1,2 %	8,5	0,6 %	0,8 %
Dépenses courantes	46,6	3,0%	27,8	1,8%	26,9	1,8 %	33,3	2,4 %	25,2	1,9 %	8,1	0,6 %	1,7 %
Dépenses COVID-19	0,0	0,0%	8,1	0,5%									0,1 %
Total des dépenses	**35,3**	**2,3%**	**(9,5)**	**(0,6)%**	**89,3**	**6,1%**	**69,9**	**5,0%**	**63,5**	**4,8%**	**39,7**	**2,9%**	**3,6%**

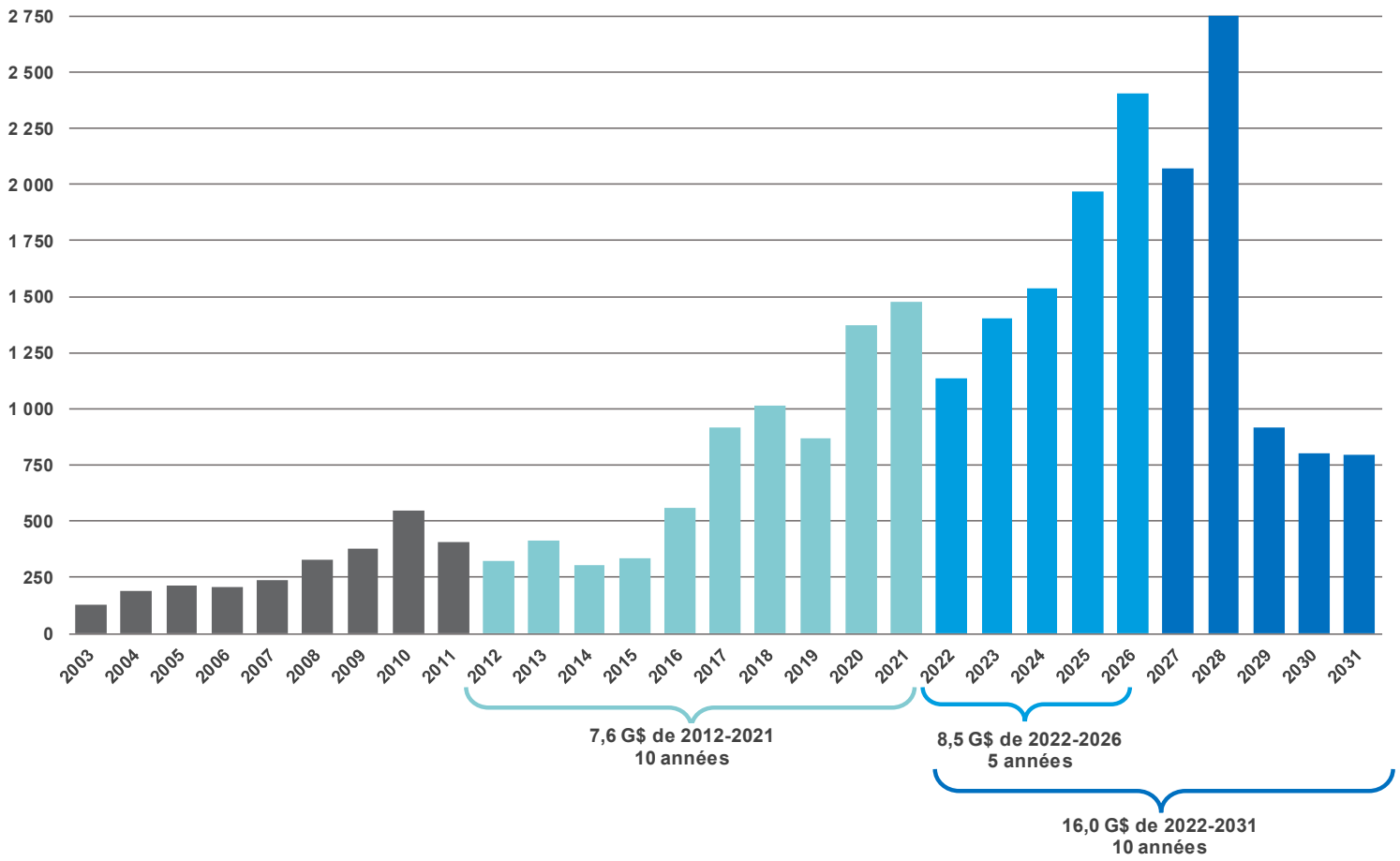
- La progression de 3 % des dépenses courantes au budget 2022 s'explique principalement par :
  - L'indexation de la rémunération
  - L'augmentation de la charge comptable des régimes de retraite
  - Télétravail et sécurité informatique
- **Au cours des 5 dernières années, les coûts de systèmes ont augmenté en moyenne de 1,7 % alors qu'à elles seules les augmentations de coûts induites par les conventions collectives sont de 2,5 % et que la rémunération représente 70 % du budget. Économies évaluées sommairement à +/- 10 M$ par année.**

Programme des immobilisations 2022-2031

Contexte

- Le programme d'immobilisations 2022-2031 a été préparé en ayant en tête les besoins futurs de la STM, les enjeux actuels d'endettement et le respect des ratios financiers de la ville de Montréal.
- Bien que largement subventionnée par le MTQ, la part de la STM/Ville ne peut être absorbée par les sources de revenus disponibles (revenus clients et taxes foncières).
- Bien que la STM respecte ses propres ratios d'endettement en 2022, la dette de la STM met une forte pression sur celle de la Ville ce qui l'empêche de respecter les siens.
- Par conséquent, et afin d'aider la Ville à respecter son propre cadre budgétaire, la STM a réduit son endettement de **375 M$** d'ici 2023 malgré les efforts déjà effectués **(2 G$).**

Historique des investissements (en M$)

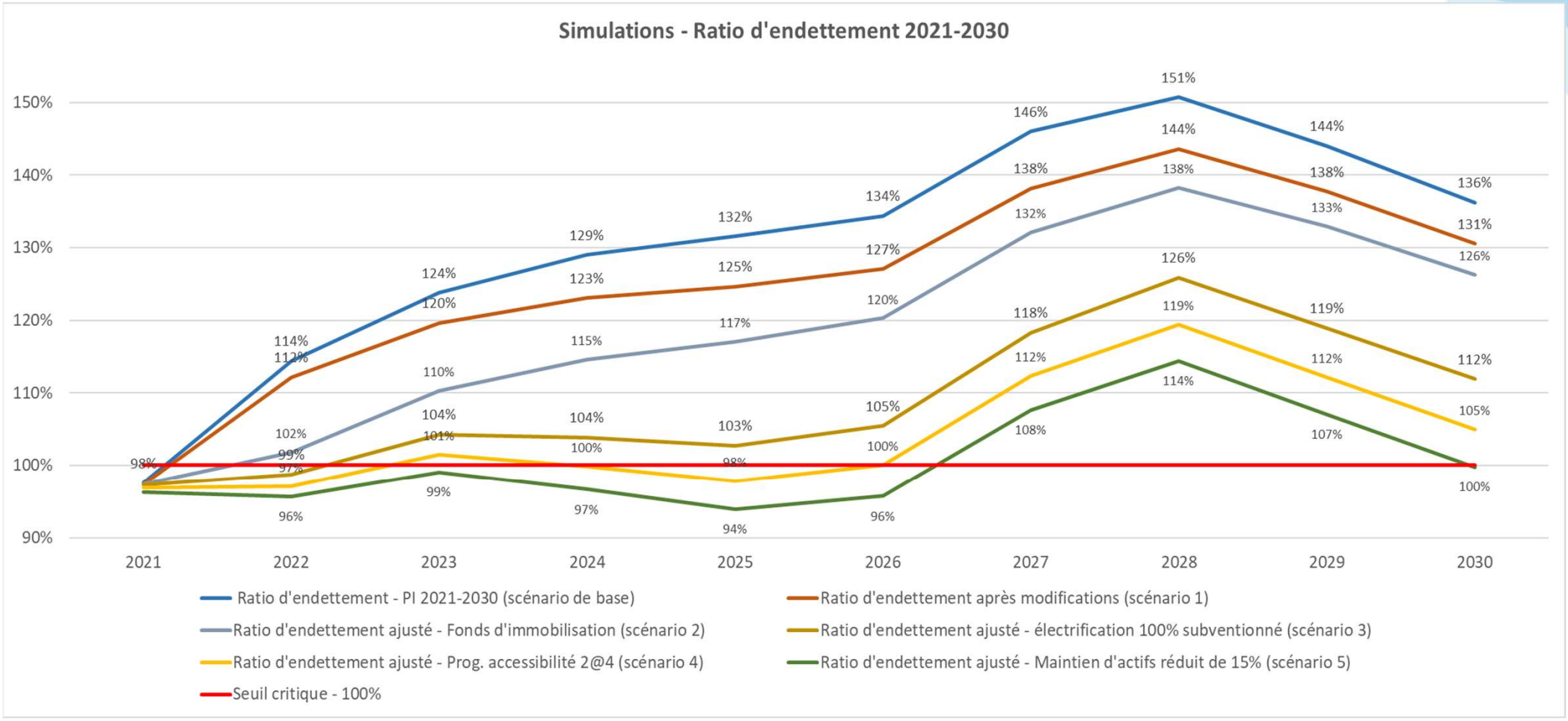


Efforts effectués par la STM

- Réduction du plan d'investissement 2022-2031 de 2 G$
  - Arrêt du projet portes palières [1,2]
  - Arrêt du projet postes abaisseurs[1,3]
  - Non-remplacement de bus en 2022, 2023 et 2024
  - Utilisation du fonds d'immobilisations – **130 M$**
- Ralentissement des projets
  - Aucune dépense pour les projets en cours **sans confirmation de subvention du MTQ**
- Revue de la planification du programme d'accessibilité universelle des stations de métro :
  - Validation au Comité Suivi des actifs des stations évaluées à plus de 36 M$[4]
- Report de certains financements long terme à l'année 2024 (impact sur le financement à court terme et risque de hausse des taux d'intérêts en 2022-2023)

[1] Décision entérinée par le Conseil d'administration lors d'une réunion spéciale du 25 février 2021
[2] Malgré la demande du MTQ - Lettre du 10 août 2021
[3] Malgré la demande d'Hydro-Québec, voir lettre de septembre 2021
[4] Confirmé par le Comité suivi des actifs lors de la séance du 11 mars 2021

Simulations – Ratio d'endettement STM 2021-2030 (Fév. 2021)



Sommaire du PI 2022-2031

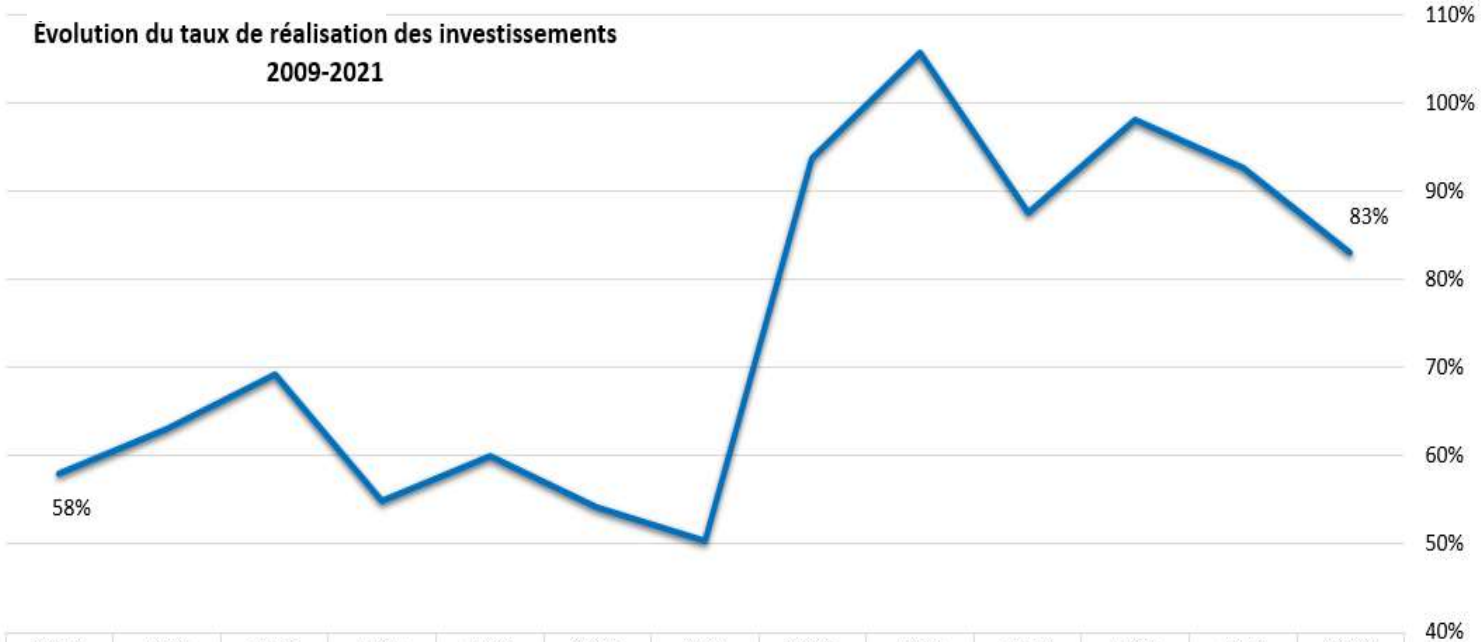
Sommaire du PI 2022-2031

(en millions de dollars)	Nb Projets	2021 et avant	2022	2023 et après	Total Projet	Total PI 2022-2031 Maintien	Développement	Total	En % total
Total des projets autorisés	57	6 529	1 120	4 532	12 182	2 936	2 717	5 653	35%
Total des projets en définition	10	3	11	2 583	2 597	104	2 482	2 586	16%
Total des projets en identification	20	0	6	9 031	9 038	5 343	2 407	7 750	48%
Total des investissements	87	6 533	1 137	16 147	23 817	8 382	7 606	15 989	100%
						52%	48%	100%	

Le PI 2022-2031 totalise 16,0 G$ en comparaison à 18,1 G$ pour le PI 2021-2030, soit une réduction de plus de 2 G$ comme expliquée plus en détail aux pages précédentes.

Note : La liste des principaux projets autorisés est présentée à l'annexe 4 alors que les principales variations des projets entre les deux PI (2022 vs 2021) sont présentées de façon plus détaillée aux annexes 5 et 6.

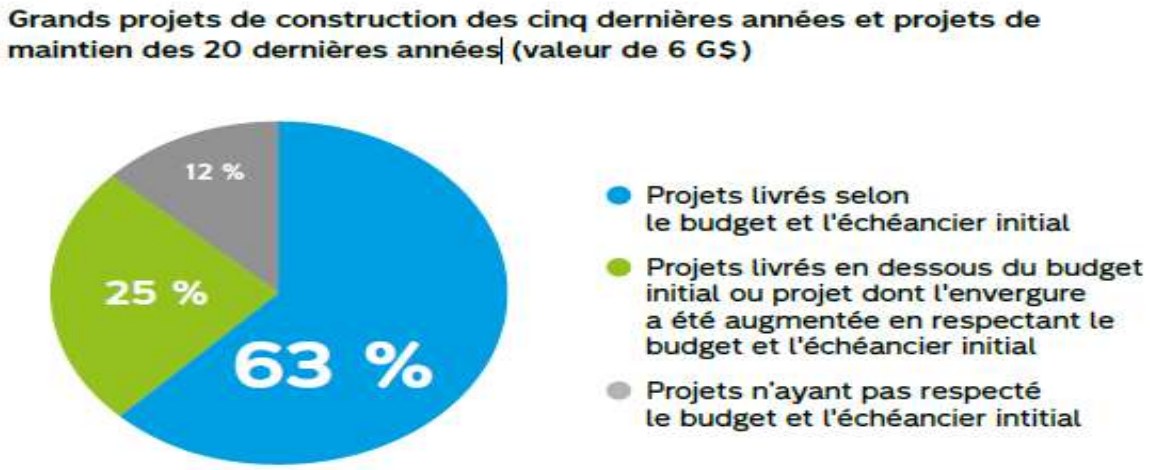
Taux de réalisation des projets à la STM



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021E
—	58%	63%	69%	55%	60%	54%	50%	94%	106%	87%	98%	93%	83%
Réel	378 M$	547 M$	409 M$	322 M$	414 M$	306 M$	334 M$	559 M$	918 M$	1 015 M$	869 M$	1 374 M$	1 249 M$

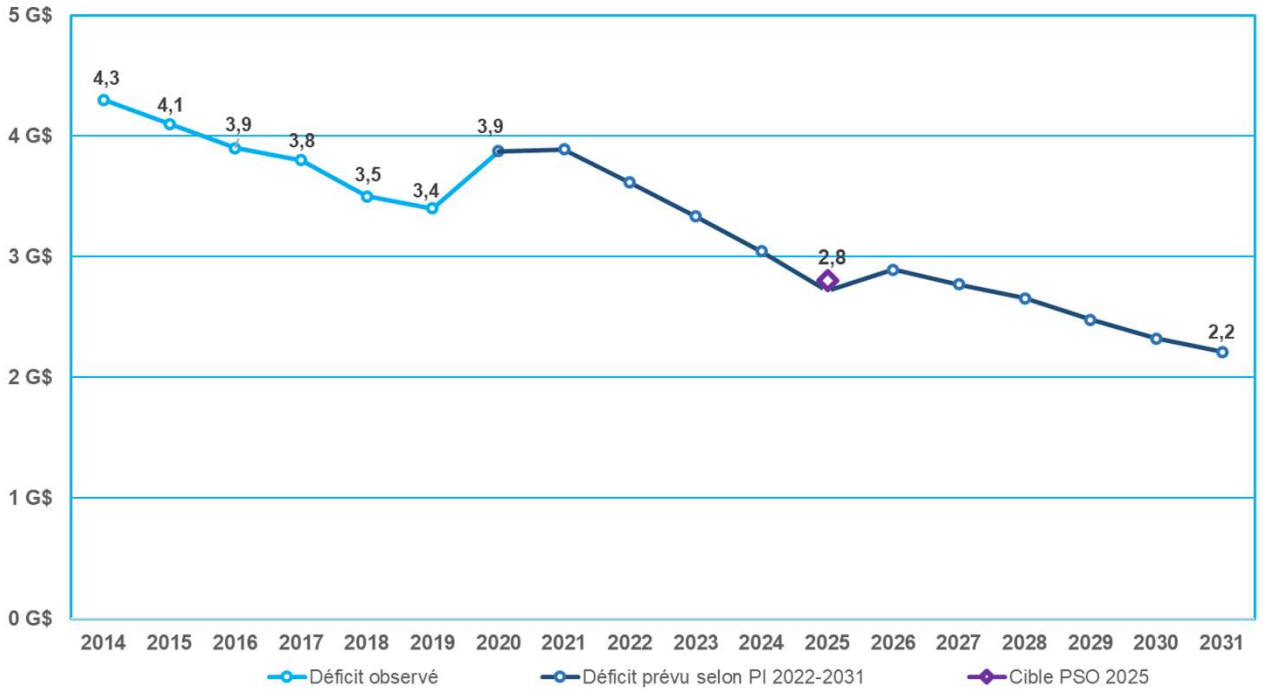
Gestion de projets à la STM

- 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.**



Déficit de maintien d'actifs

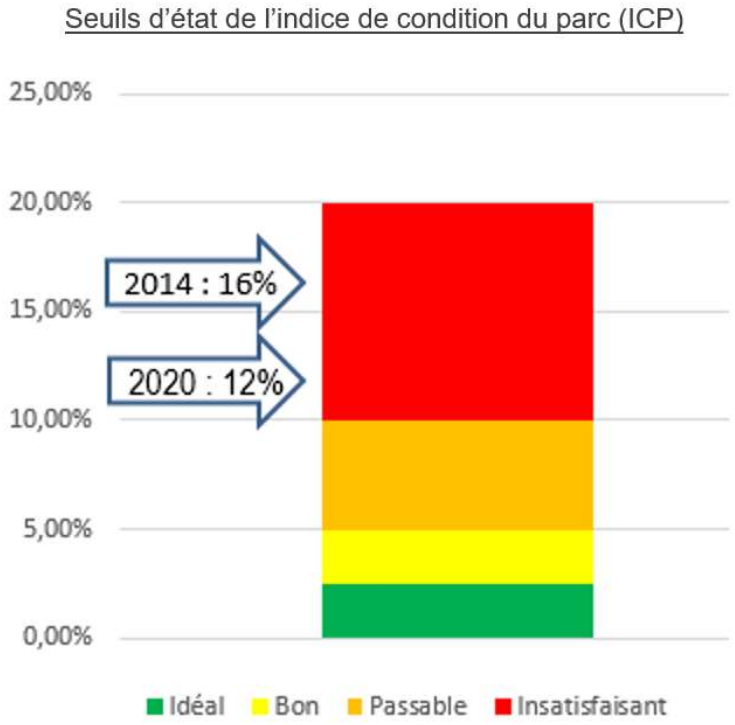
- La STM a réussi, depuis 2014, à réduire son déficit de maintien d'actifs en le faisant passer de **4,3 G$ en 2014** à **3,4 G$ en 2019**.
- Voici le graphique, avec les données du PI 2022-2031:
  La cible de 2,8 G$ du PSO 2025, est toujours atteignable.



Déficit de maintien d’actifs (suite)

- Indice de condition du parc (ICP) :

  Déficit de maintien d’actifs / Valeur de remplacement à neuf



- La STM vise un ICP de 7 % d’ici 2030.

Faits saillants – projets en cours ou complétés

- Acquisition des 17 trains AZUR
  - Réception des 17 trains AZUR en date de novembre 2021.
  - Respect de l'échéancier et du budget autorisé malgré les impacts de la pandémie

Trains Azur

17 trains Azur	2020	2021	Total
Total	7	10	17

- Acquisition de bus 12 mètres - phase 2
  - Annulation des ajouts/remplacements de bus prévus de 2022 à 2024

Bus 12 mètres

Acquisition de bus 12 mètres – phase 2	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	99	109	54	0	262
Ajout	36	113	91	60	300
Sous-total	135	222	145	60	562
		Ajout des 300 bus			

Faits saillants – projets en cours ou complétés

Stratégie d'accueil et entretien pour les 300 bus : projets infrastructures en cinq solutions :

- Adapter un bâtiment industriel près du centre de transport Stinson ✓
- Réfection de la toiture du centre de transport St-Denis ✓
- Agrandissement de 3 centres de transport (CT) ✓
- Construction : centre de transport Bellechasse : En cours (livraison prévue en 2023)
- Construction d'un nouveau CT (Est de Montréal) : En cours

Faits saillants – projets en cours ou complétés

- Garage Côte-Vertu
  - Cette nouvelle infrastructure permet :
    - D'ajouter des espaces de stationnement pour garer les trains
    - L'augmentation de la capacité de transport en améliorant la fréquence de service et en ajoutant des trains supplémentaires sur la ligne orange durant les heures de pointe
    - De soutenir la croissance de l'offre de service/achalandage prévue pour les prochaines années notamment en vue du prolongement de la ligne bleue
  - Obtention de la reconnaissance Envision platine pour le projet; une première au Canada pour un projet de transport collectif.
  - Les travaux sont terminés à 95 % au chantier du garage souterrain pour les trains du métro.
  - Mise en service graduelle : mars 2022.
- Vendôme
  - Mise en service de l'édicule en mai 2021
  - Améliore les déplacements pour les personnes à mobilité réduite, en plus d'interconnecter plus efficacement la station de métro, la gare de train de banlieue d'EXO et le site Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

Faits saillants – projets en cours ou complétés

- Programme d'accessibilité – métro : phases 1 et 2
  - Au 31 décembre 2021 : 19 stations accessibles

STATIONS DÉJÀ ACCESSIBLES = 19

De la Concorde • 2007
Montmorency • 2007
Cartier • 2007
Berri-UQAM (L2-L1) • 2009/2020
Lionel-Groulx • 2009
Henri-Bourassa • 2010
Côte-Vertu • 2011
Champ-de-Mars • 2014
Préfontaine • 2021
Jean-Talon (L2-L5) • 2015/2019
Rosemont • 2016
Snowdon • 2016
Place-d 'Armes • 2017
Du Collège • 2018
Honoré-Beaugrand • 2018
Bonaventure • 2019
Jean-Drapeau • 2019
Vendôme • 2021
Viau • 2021

STATIONS AVEC TRAVAUX EN COURS = 11

Angrignon
Jolicoeur
Villa-Maria
Place-des-Arts
McGill
Mont-Royal
D'Iberville
Outremont
Place-Saint-Henri
Édouard-Montpetit
Pie-IX

  - Ces 11 stations supplémentaires seront rendues accessibles d'ici l'année 2025 pour porter le total à **30 stations**.

Faits saillants – projets en démarrage

- Prolongement de la ligne bleue
  - Maintien des hypothèses de l'an dernier (4,1 G$ avant frais financiers long terme de 0,4 G$) : en attente de la portée finale à être confirmée lors de l'acceptation du dossier d'affaires final.
- Contrôle de trains
  - Maintien des hypothèses de l'an dernier en attente de l'acceptation du dossier d'affaires final.
  - 135 M$ prévus en 2028 correspondant aux retenues jusqu'à l'acceptation finale du logiciel.
- CANO
  - Maintien des hypothèses de l'an dernier en attente de l'acceptation du dossier d'affaires final.

Faits saillants – projets en démarrage

Électrification

- Transformation des infrastructures des centres de transport - phases 1 à 3

Électrification des CT (en millions de dollars)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total Projet	Total PI 2022-2031
Programme d'électrification des CT phase 1	73,8	46,6	116,8	179,9	88,1	41,5	101,6	-	-	673,7	648,1
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
TOTAL	**75,0**	**52,3**	**181,8**	**329,9**	**348,1**	**309,5**	**289,1**	**112,5**	**50,0**	**1 773,7**	**1 748,1**

- En considérant le coût des acquisitions de bus électriques et les autres projets connexes, la facture totale pour l'électrification s'élève à plus de 4,5 G$ sur la période 2022-2031. La portion estimée des coûts devant être financée par la ville de Montréal s'élève à plus de 0,5 G$.
- **Pour atteindre les cibles fixées par le gouvernement du Québec en matière d'électrification dans les délais demandés, une subvention à 100% des projets sera nécessaire. Les délais d'autorisation des subventions auront aussi un impact sur l'échéancier.**

Ratio d’endettement STM

Évolution de la dette nette / ratio d'endettement STM

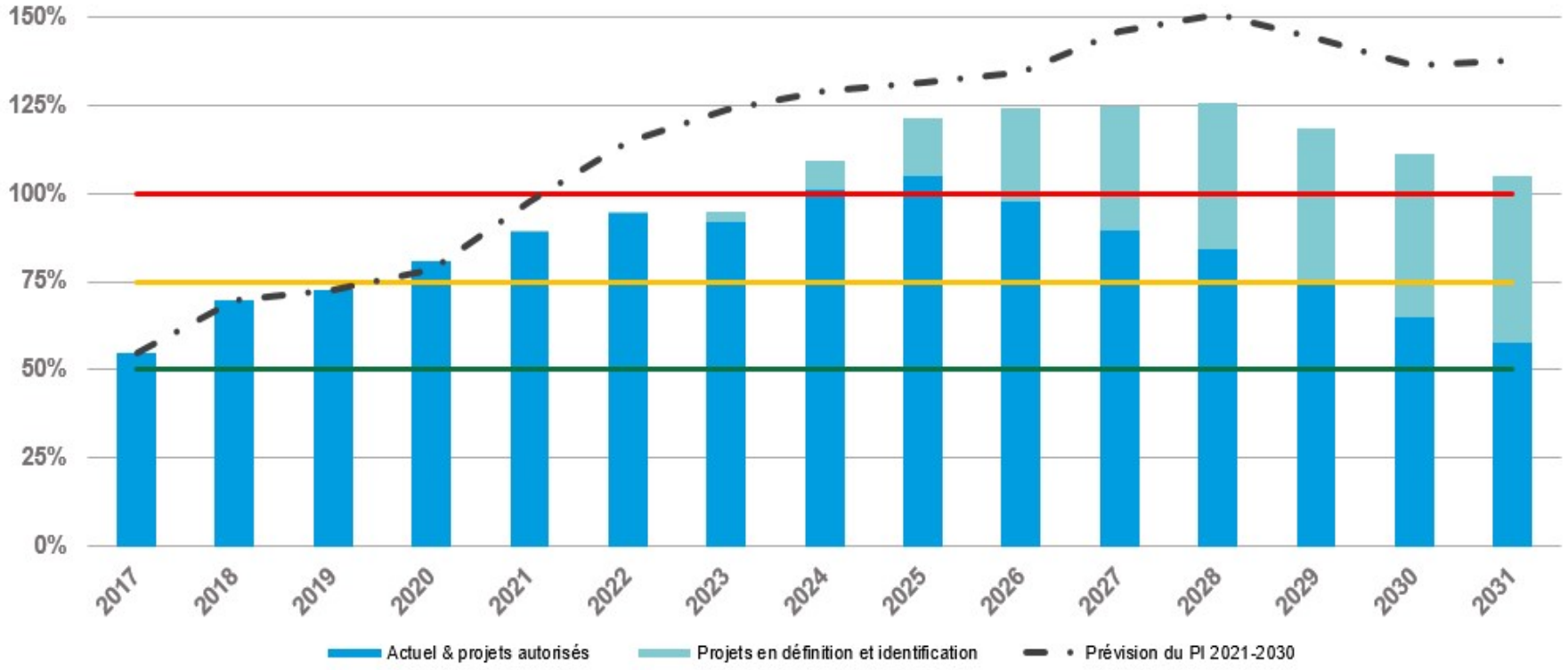
Actions prises pour réduire l'endettement

- Annulation du projet des portes palières – ligne orange (-568 M$)
- Annulation du projet des postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phases 1 et 2 (-181 M$)
- Réduction des acquisitions de bus (ajouts et remplacements) pour les années 2022 à 2024 (-467 M$)
- Utilisation du fonds d'immobilisations permettant d'éviter 130 M$ de dette nette dès 2022
- Programmation de 3,4 G$ additionnels au programme d'aide PAGITC offrant des taux de subvention d'au moins 90 % (vs 75 % dans le programme de subvention régulier)
- Directive du CODIR sur l'octroi de contrats des projets en attente d'autorisation de subvention

					Prévisions										
(En millions de dollars)	**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**
Ratio Dette nette vs revenus annuels nets	54,6%	69,8%	72,4%	80,7%	88,8%	94,9%	94,9%	109,0%	121,1%	124,1%	124,9%	125,6%	118,4%	111,1%	104,8%
Ratio estimé au PI 2021-2030	*54,6%*	*69,8%*	*72,4%*	*78,2%*	*97,6%*	*114,4%*	*123,8%*	*129,0%*	*131,5%*	*134,3%*	*146,0%*	*150,7%*	*144,0%*	*136,2%*	*137,7%*

Évolution de la dette nette / ratio d'endettement

- La Société vise à maintenir la dette nette entre 50 % et 75 % des revenus annuels nets, alors que le seuil critique est de 100 %. **Les ratios pour 2022 et 2023 sont en dessous de la limite de 100 %**



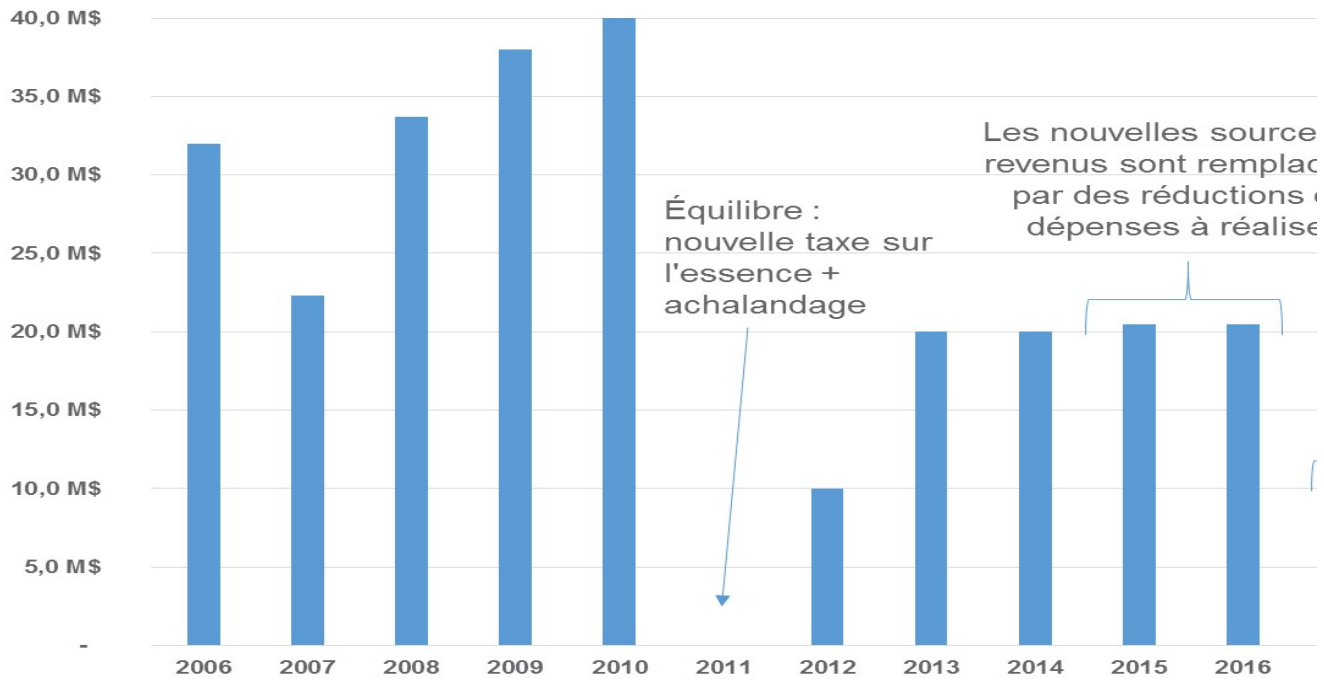
Annexes

Annexe 1

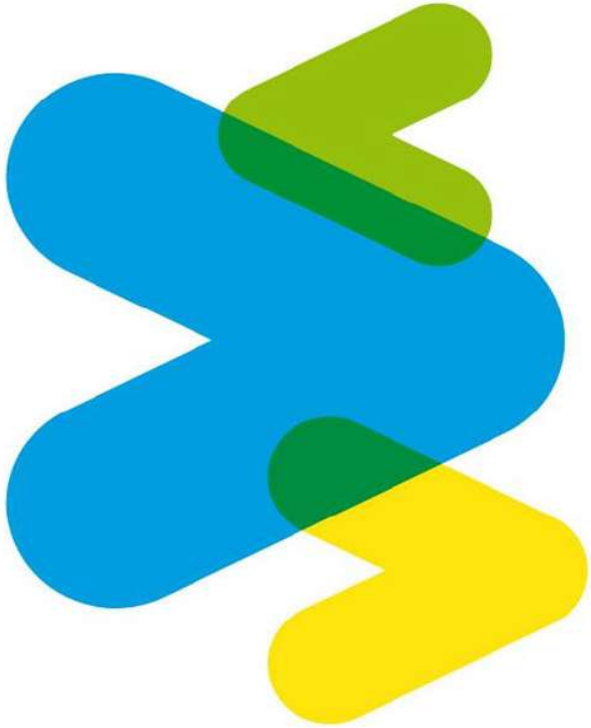
Un peu d'histoire…

Un déficit structurel et un budget non équilibré pendant 10 ans

Évolution du poste Autres sources de revenus au budget de la STM



Annexe 2 – Opinion de la VG STM



Cadre financier 2022

Objectif : Peut-on réduire 72 M$ sans toucher au service à la clientèle ?

Synthèse de l'analyse

11 juin 2021

Vérification générale

stm

Annexe 2 – Opinion de la VG STM (suite)

1 Objectif de l'analyse

Contexte du cadre financier :

- ARTM a demandé à la STM de réduire ses dépenses de 72 M$ afin d'équilibrer le budget 2022 tenant compte de la réduction des revenus de la clientèle en 2021 et devant se poursuivre en 2022, due principalement aux conséquences de la crise sanitaire COVID19.
- Selon l'ARTM, la mise en service du REM aurait un effet de réduction permanente de l'achalandage à la STM de manière structurelle et non temporaire.
- Achalandage au printemps 2021 de 30% à 40% de celui d'avant la pandémie.
- Achalandage prévu par l'ARTM en 2022 à 85% du niveau de 2019.

Orientation et contexte STM :

- Planifier le niveau du service de 2019 (établi par le programme d'aide d'urgence du gouvernement).
- Conserver la capacité d'agir à une hausse de la demande et encourager la clientèle à utiliser le TEC.
- Aucune mise à pied en raison des clauses de maintien à l'emploi des conventions collectives.
- Le REM peut augmenter l'achalandage en facilitant le déplacement en transport collectif dans les zones où l'automobile est fortement utilisée en permettant un rabattement efficace en autobus vers les gares du REM. Le potentiel de croissance peut s'avérer élever dans des secteurs comme l'Île-des-soeurs et l'ouest de l'île.

Assertion de la direction à valider par la Vérification générale :

- Certains prétendent qu'il est possible de réduire les dépenses de 72 M$ sans affecter le service livré à la clientèle.
- Assertion de la direction :
  « *Il est impossible de dégager 72 M$ du budget 2022 de la STM sans toucher au service.* »

Annexe 2 – Opinion de la VG STM, suite

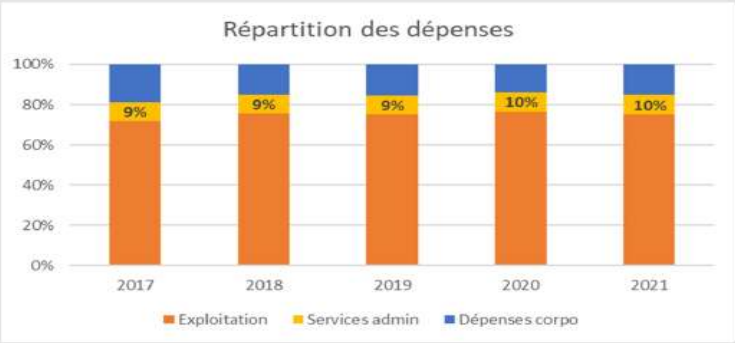
2 Méthodologie

- Compiler le coût des services et dépenses dites « corporatives » de 2017 à 2021
- Recenser les dépenses qui ne peuvent être réduites (non compressibles), par exemple, le service de dettes
- Déterminer la valeur résiduelle du budget disponible pour un examen de réduction
- Comparer la valeur résiduelle à l'objectif de réduction de 72 M$
- Identifier la contribution des services administratifs à la capacité de livrer le service et à répondre aux obligations opérationnelles, financières et légales de la STM
- Opinion sur l'assertion de la direction

Annexe 2 – Opinion de la VG STM, suite

3 Répartition des dépenses de la STM

(M$)	2017	2018	2019	2020*	2021*
Exploitation	1 015,8	1 048,2	1 093,2	1 127,0	1 156,1
Services administratifs	133,8	129,4	133,7	148,5	148,7
Dépenses corporatives	262,7	212,7	226,8	202,9	235,9
Total	1 412,3	1 390,3	1 453,7	1 478,4	1 540,7



Dépenses corporatives

Peu de capacité à réduire ces dépenses, exemple en 2020 :

Service de dettes	130,4	64 %
Loyers et frais connexes	17,5 *	
Passifs salariaux et éval. actuarielle	15,2	
Dépenses liées aux revenus	13,8 *	
Énergie des bâtiments (élect et gaz)	10,3 *	
CSST (net des remboursements)	7,3	
Taxes municipales et permis	5,5	
Autres dép. identifiées incompressibles	2,9	
Total	202,9	100 %

* : faible capacité de réduction, parfois à long terme seulement

L'ingénierie est directement liée au soutien à l'exploitation, notamment : analyse et résolution de problèmes, support aux méthodes d'entretien, soutien à la définition des besoins et des devis des appels d'offres.

L'Approvisionnement (21,6 M$) et la division Revenus voyageurs (8,6 M$) sont inscrits aux dépenses d'exploitation.

Les directions EDI (45,9 M$) et EEF sont peu affectées par une variation du service livré à la clientèle mais elles sont essentielles pour le maintien en bon état des infrastructures d'exploitation.

* : il faut demeurer prudent avec les dépenses 2020 (impact COVID) et le budget 2021

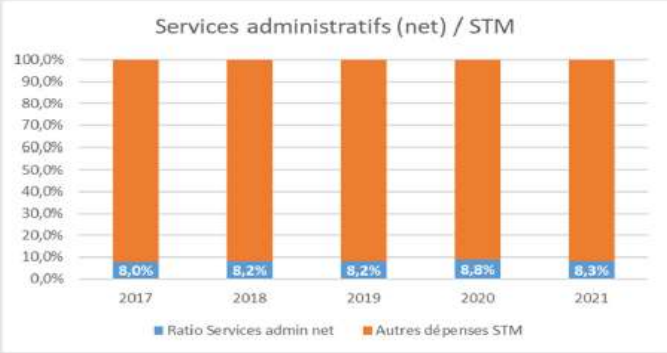
Annexe 2 – Opinion de la VG STM, suite

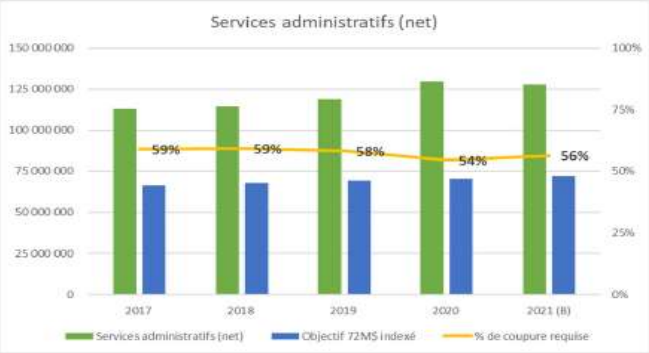
4 Services administratifs

Les services administratifs ont également des dépenses ne pouvant être réduites que faiblement ou pas du tout, dont :

(M$)	2017	2018	2019	2020*	2021*
Services administratifs	133,8	129,4	133,7	148,5	148,7
Licences logicielles	9,5	11,5	12,8	15,9	18,7
Dépenses liées aux revenus	9,6	-	-	-	-
Honoraires liés à la gestion des relations de travail	0,9	1,5	1,1	1,5	0,8
Associations de transport	0,7	0,5	0,8	0,8	0,8
Autres dépenses identifiées	0,3	1,4	0,2	0,7	0,6
Coût net	**112,8**	**114,5**	**118,8**	**129,6**	**127,8**

NB : l'inventaire des dépenses incompressibles n'est pas exhaustif.





Annexe 2 – Opinion de la VG STM, suite

4 Services administratifs - constats

- Une réduction de 72 M$ est de l'ordre de 54% à 59% du coût net des services administratifs. Elle est impossible en pratique.
- Les services administratifs soutiennent la livraison du service par plusieurs activités essentielles.
- Une partie des services administratifs est obligatoire pour que la STM assure l'exécution de ses obligations opérationnelles, financières et légales.

Le tableau ci-dessous présente certains liens entre les services administratifs composant le coût net de 127,8 M$ et la livraison du service ainsi que l'exécution des obligations de la STM :

Ressources humaines	
Dotation	Embauche des employés d'exploitation. (mouvement de personnel)
Formation	Formation du personnel à l'embauche et au maintien des compétences, de nombreux emplois de la STM sont uniques.
Santé et sécurité au travail	Assure que les méthodes de travail sont sécuritaires et participe à l'amélioration des opérations.
Relations de travail	Assure de saines relations avec les employés syndiqués, analyse et règles les problèmes, soutient les gestionnaires et coordonne les négociations des conventions collectives.
Planification et finances	
Planification des réseaux	Établie l'offre de service, produit les assignations des chauffeurs-opérateurs, étudie différents scénarios pour l'amélioration du service selon l'achalandage, les commentaires de la clientèle, le développement urbain et les nouveaux transporteurs dont le REM.
Finances (NB : la division Revenus voyageurs est comprises dans les activités d'exploitation)	Paie les fournisseurs et les employés ,comptabilise les transactions financières, élabore le budget et diverses stratégies financières, supporte les gestionnaires (exploitation et projets), gère la trésorerie et élabore les stratégies de financement.

Annexe 2 – Opinion de la VG STM, suite

Expérience client et activités commerciales	
Expérience client	Stratégies pour le développement du service, maintien de saines relations avec la clientèle, assure une communication efficace à l'interne et à l'externe, fait la promotion de la STM.
Activités commerciales	Gère les activités rapportant des revenus autres que le déplacement de la clientèle, établit des stratégies de développement d'autres revenus et les met en œuvre.
Technologies de l'information et Innovation	
Systèmes d'exploitation Bus et Métro	Assure la disponibilité et l'efficacité des systèmes directement liés à l'exploitation et participe aux analyses des besoins et aux implantations des améliorations et des nouveaux systèmes.
Systèmes administratifs et réseaux	Assure la disponibilité et l'efficacité des systèmes nécessaire à l'administration de la STM incluant le réseau de communication des données et participe aux analyses des besoins et aux implantations des améliorations et des nouveaux systèmes.
Projets informatiques	Analyse les besoins et implante les améliorations aux systèmes actuels et les nouveaux systèmes.
Secrétariat et affaires juridiques	
Secrétariat corporatif	Assure le suivi des meilleures pratiques quant à la conservation et la dispositions des informations, dont celles qualifiées de sensibles, supporte le conseil d'administration et ses comités, supporte les gestionnaires dont les bureaux de projet à la mise en place et l'amélioration des moyens d'une gestion documentaire efficace et optimale.
Affaires juridiques	Assure la protection juridique des intérêts de la STM, supporte les gestionnaires dans la prise de décision et l'évaluation de situations à risque, supporte le processus d'appel d'offres par des conseils et des revues légales.
Vérification générale	
Vérification générale	Supporte le conseil d'administration en menant des missions visant à examiner si les activités de la STM sont réalisées de manière efficace et optimale, audite le coût des projets subventionnés permettant au MTQ et aux ministères de verser les subventions telles qu'autorisées tout en s'assurant que la STM obtient la totalité des subventions qu'elle a droit, recommande à la direction les moyens pour améliorer les opérations.

Annexe 2 – Opinion de la VG STM, suite

5 Opinion sur l'assertion de la direction

Assertion :
« *Il est impossible de dégager 72 M$ du budget 2022 de la STM sans toucher au service.* »

Conclusion de l'analyse de la Vérification générale :

Selon l'analyse réalisée, l'assertion de la direction quant à l'impossibilité de dégager 72 M$ du budget 2022 de la STM sans toucher au service offert à la clientèle est fondée et supportée.

Marc Blanchet, CPA, CA

Signature numérique de Marc Blanchet, CPA, CA
DN : cn=Marc Blanchet, CPA, CA, o=Société de transport de Montréal, ou=Vérification générale, email=marc.blanchet@stm.info, c=CA
Date : 2021.06.16 16:03:30 -04'00'
Version d'Adobe Acrobat : 2020.001.30002

Marc Blanchet, CPA, CA
Vérificateur général adjoint

Tien Can, FCPA, FCA, MBA

Signature numérique de Tien Can, FCPA, FCA, MBA
Date : 2021.06.16 16:07:16 -04'00'

Tien D. Can, FCPA, FCA, MBA
Vérificateur général

Annexe 3 – Efforts budgétaires 2016-2022

- Programme excellence opérationnelle (2016-2018)
  - Abolition de 222 postes
  - 30 M$ en économies récurrentes
  - Maintien des réductions de postes depuis
  - Budget des dépenses d'administration réduit de 20 % pour le faire passer de 15 % à 10 % des dépenses totales (80 % des dépenses totales sont dédiées au service et 10 % au service de la dette nette)
  - Coûts évités de 3 M$ récurrents et économies de coûts de projets de 18 M$
  - Budgétisation de risque financiers (2018-2022)
    - Chaque année, un risque financier totalisant 16 M$ est mis en réduction des postes autorisés par direction exécutive.

Annexe 3 – Efforts budgétaires 2016-2022 (suite)

- Autofinancement d'une partie des coûts de systèmes (2017-2021)
  - Au cours des 5 dernières années, les coûts de systèmes ont augmenté en moyenne de 1,7 % alors qu'à elles seules les augmentations de coûts induites par les conventions collectives sont de 2,5 % et que la rémunération représente 70 % du budget. Économies évaluées sommairement à ± 10 M$/année.
- Création du fonds d'immobilisations (2018)
  - De 2008 à 2019, la STM a versé en moyenne 13 M$ à la caisse de retraite des employés de la STM suite à la crise financière pour un total d'environ 140 M$.
  - Ce montant additionné des intérêts générés et des surplus affectés avant 2020 totalise aujourd'hui 160 M$.
  - Ces sommes ont été autofinancées par la STM et sont dédiées à la partie non subventionnée des emprunts effectués par la STM ce qui réduit d'autant les contributions de la Ville de Montréal au service de dette nette.

Annexe 3 – Efforts budgétaires 2016-2022 (suite)

- Autofinancement de la croissance des déplacements du transport adapté (TA) (2006-2022):
  - Depuis 2006, la valeur relative du taux de subvention des dépenses reliées au TA est passée de 75 % à environ 50 %.
  - Durant cette période, les déplacements en TA ont cru en moyenne de 7 %. Ayant une politique de zéro refus, la STM a donc absorbé cette croissance (efforts de 125 M$ sur la période).
- Surplus de 62 M$ retourné à l'ARTM pour 2020 au moyen des mesures suivantes :
  - Annulation de l'augmentation de service de 5 % bus prévue en septembre 2020 à cause de la pandémie.
  - Absorption des frais d'entretien de 146 bus de la commande des 300 bus.
  - Aucun ajout de poste sans autofinancement et contrôle serré des dépenses.
  - Entente avec les syndicats et les cadres pour désinfection bus et métro au lieu d'engager des ressources (coûts évités de 3,4 M$).
  - Absorption des coûts reliés au télétravail (2 M$).
  - Suspension du programme de rémunération à la performance des gestionnaires (2,2 M$)

Annexe 3 – Efforts budgétaires 2016-2022 (suite)

- Surplus estimé de 48 M$ (prévision de novembre 2021 – à confirmer) qui sera retourné à l'ARTM pour 2021 au moyen des mesures suivantes :
  - Réduction du plan d'immobilisations de 2 G$ (arrêts et reports de projets)
  - Réduction du service bus et métro via un ajustement de service bus et métro quotidien en coupant le temps supplémentaire planifié
  - Aucun ajout de poste sans autofinancement et contrôle serré des dépenses
  - Entente avec les syndicats et les cadres pour désinfection bus et métro au lieu d'engager des ressources (coûts évités de 6,1 M$)
  - Suspension du programme de rémunération à la performance des gestionnaires (2,2 M$)
  - Regroupement des contrats d'assurances collectives (4 M$ récurent)
- Efforts supplémentaires 2022
  - Aucun ajout de poste sans autofinancement et contrôle serré des dépenses
  - Réduction du service bus de 3.5 % et du service métro de 5 % par rapport à 2019
  - Renonciation à 40 M$ de besoins exprimés par les services
  - Financement des batteries des bus hybrides à venir par le fonds d'immobilisations (10 M$)
  - Retrait de l'argent comptant dans les loges du métro, économie à terme de 2 M$

Annexe 4 - Sommaire des principaux projets autorisés - PI 2022-2031

(en millions de dollars)	2021 et avant	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total Projet	Total PI 2022-2031
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	**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	**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	**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'attachement - secteur nord-ouest	19,5	6,7	49,1	79,2	91,7	87,0	83,6	-	416,8	397,4
Nouvel édicule 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'attachement Viau	60,3	6,2	0,7	-	-	-	-	-	67,2	6,9
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	**769,0**	**206,7**	**89,7**	**7,5**	**7,6**	**22,0**	**102,0**	**158,7**	**1 376,9**	**607,9**
Centre de transport - Est de Montréal	20,7	0,7	-	-	-	20,1	101,4	158,7	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	**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

Annexe 5 - Analyse sur la période 2022-2031

Principales variations - projets autorisés

PI 2022-2031 vs PI 2021-2030

(en millions de dollars)	Prévision	Programme des immobilisations 2022-2031 (horizon 7 ans)							
Description / Années	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Total Projet**
PI 2022-2031	**1 474**	**1 120**	**1 079**	**845**	**625**	**394**	**253**	**1 324**	**12 182**
PI 2021-2030	**1 472**	**1 644**	**1 542**	**1 150**	**594**	**369**	**650**	**4**	**12 725**
Variation	**2**	**-524**	**-464**	**-306**	**31**	**25**	**-397**	**1 320**	**-543**
Projets présents dans les 2 PI	**7**	**-491**	**-393**	**-241**	**150**	**123**	**-234**	**1 321**	**258**
Centre de transport Bellechasse	-40	41	17	-	-	-	-	-	**0**
Prolongement de la ligne bleue	36	28	42	-63	-36	-12	-352	928	**724**
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	-62	-66	-118	-173	-1	-	-	-	**-467**
Centre de transport - Est de Montréal	-22	-117	-140	-14	-	20	101	159	**0**
Garage Côte-Vertu	76	-107	58	-	-	-	-	-	**0**
Programme d'électrification des CT phase 1	18	-111	-161	-65	101	75	41	102	**0**
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	11	-47	-50	14	27	-34	84	-	**0**
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	0	-38	-6	-6	23	15	-	-	**0**
Réno-Infrastructures - phase 3	0	-27	-20	14	1	24	-	-	**0**
Contrôle de trains - ligne bleue	1	-19	-24	-24	30	6	-106	135	**0**
Réno-Infrastructures - phase 2	-9	-14	4	1	-	-	-	-	**0**
Réno-Systèmes - phase 3	9	-13	11	-	-	-	-	-	**0**
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	3	-11	6	-	-	-	-	-	**0**
Réno-Systèmes - phase 5	1	-9	0	0	-25	32	-	-	**0**
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	-20	-8	2	16	-	-	-	-	**0**
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	1	-5	2	-	-	-	-	-	**0**
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	13	-4	-74	70	-	-	-	-	**0**
Autres projets	**-8**	**39**	**57**	**-12**	**31**	**-1**	**-3**	**-3**	**1**
Nouveaux projets au PI 2022-2031	**2**	**5**	**2**	**2**	**1**	**-**	**-**	**-**	**12**
Acquisition d'équipements de billettique (AEB)	0	5	2	2	1	-	-	-	**9**
Projet Télétravail	2	0	-	-	-	-	-	-	**3**
Projets devenus autorisés au PI 2022-2031	**11**	**32**	**43**	**65**	**2**	**-**	**-**	**-**	**154**
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	3	21	32	63	2	-	-	-	**121**
Migration 2022 du progiciel Hastus	7	10	11	2	-	-	-	-	**30**
Évolution technologique - secteurs d'entretiens	1	1	-	-	-	-	-	-	**2**
Projets retirés au PI 2022-2031	**-10**	**-69**	**-115**	**-132**	**-123**	**-98**	**-162**	**-1**	**-715**
Portes palières sur la ligne orange	-4	-54	-92	-110	-109	-89	-106	-	**-568**
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1	-7	-14	-22	-22	-13	-1	-	-	**-81**
Acquisition bus articulés électriques (Pie-IX)	-	-	-	-	-1	-8	-57	-1	**-66**
Projets terminés en 2021	**-8**	**-1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-251**
Total - variations des projets autorisés	**2**	**-524**	**-464**	**-306**	**31**	**25**	**-397**	**1 320**	**-543**

Annexe 6 - Analyse sur la période 2022-2031

Principales variations - projets en définition ou identification

PI 2022-2031 vs PI 2021-2030

(en millions de dollars)	Prévision	Programme des immobilisations 2022-2031 (horizon 7 ans)							
Description / Années	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**Total Projet**
PI 2022-2031	**3**	**17**	**325**	**692**	**1 346**	**2 012**	**1 817**	**1 628**	**11 635**
PI 2021-2030	**41**	**481**	**635**	**1 102**	**1 750**	**2 146**	**1 709**	**1 288**	**12 619**
Variation	**-38**	**-465**	**-310**	**-410**	**-404**	**-134**	**108**	**341**	**-985**
Projets présents dans les 2 PI	**-13**	**-426**	**-261**	**-359**	**-369**	**-115**	**127**	**347**	**-665**
Prolongement de la ligne bleue - réalisation	-	-391	-274	-310	-215	-208	217	454	**-721**
2111 Berri	-4	-10	-8	11	12	-	-	-	**0**
Gestion optimisée des centres de transport	-2	-9	-5	4	13	1	-	-	**2**
Véhicules de service - phase 3	-	-5	2	0	0	-9	-	-	**-12**
Prolongement de la durée de vie des MR73 - phase 2	-	-5	3	3	4	3	5	-	**13**
Mise à niveau Accès - phase 2	-2	-4	2	4	-	-	-	-	**-**
Programme d'électrification des CT phase 3	-	-	-	-	13	63	125	138	**-**
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Réno-systèmes - phase 7	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Acquisition de minibus - phase 3	-	-	0	6	2	15	6	6	**47**
Acquisition de bus électriques 18 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	-9	-3	16	**4**
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 3	-	-	-	17	-131	-75	-341	-307	**-50**
Réno-Infrastructures - phase 5	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**
Prolongement de la durée de vie des MR73 - phase 3	-	-	-	-	-	-3	-2	3	**-22**
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 3	-	1	10	15	40	26	9	-14	**44**
Programme d'électrification des CT phase 2	-	1	6	-118	-115	66	111	50	**-**
Autres projets	**-5**	**-6**	**3**	**9**	**8**	**14**	**1**	**1**	**30**
Nouveaux projets au PI 2022-2031	**1**	**7**	**7**	**2**	**13**	**7**	**1**	**1**	**41**
Programme Gestion des risques techno et de sécurité – phase 3 (PRGTS 3)	1	5	5	-	-	-	-	-	**10**
Réduction risques - Maitrise des énergies dangereuses	0	1	1	1	1	1	1	1	**11**
Relocalisation du service de la prévention incendie	0	1	1	1	12	6	-	-	**20**
Projets devenus autorisés au PI 2022-2031	**-19**	**-37**	**-35**	**-32**	**-28**	**-26**	**-3**	**-3**	**-185**
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	-6	-23	-23	-23	-23	-23	-	-	**-121**
Migration 2022 du progiciel Hastus	-8	-8	-7	-4	-	-	-	-	**-29**
Évolution technologique - secteurs d'entretiens	-5	-6	-6	-5	-5	-3	-3	-3	**-35**
Projets retirés au PI 2022-2031	**-7**	**-8**	**-20**	**-20**	**-20**	**0**	**-17**	**-4**	**-176**
Évolution de la solution technologique iBUS	-5	-5	-5	-5	-5	-	-	-	**-25**
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI métro) - phase 1	-1	-2	-15	-15	-15	-	-	-	**-48**
Télémétrie	-1	-1	-1	-1	0	-	-	-	**-3**
Station Rosemont Intégration immobilière	-	0	-	-	-	-	-	-	**0**
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV - phase 2	-	-	-	-	-	0	-17	-4	**-100**
Total - variations des projets en définition ou identification	**-38**	**-465**	**-310**	**-410**	**-404**	**-134**	**108**	**341**	**-985**