



PTI 2014 - 2016 ET PROJETS MAJEURS

Présenté à la

**Commission sur les Finances
et l'administration**

Le 5 septembre 2013



Table des matières

- PTI 2014-2016
- État de situation des Projets majeurs -
Sommaire

Sommaire PTI 2014-2016 (en millions de \$)

Titre	Catégorie	Priorité	Programme d'aide ⁽¹⁾	2013 et avant	PTI 2014-2016				2017 et après	Total projet
					2014	2015	2016	Total		
➤ Acquisition de voitures de métro (MPM-10)	Maintenance et dév.	1 et 8	PAGTCP	403	173	381	372	926	889	2 219
➤ Modification des infrastructures Métro (MPM-10)	Maintenance	2	PAGTCP	121	25	6	2	33	118	272
➤ Réno-Systèmes - phase III	Maintenance	4	PAGTCP	82	113	127	97	337	81	500
➤ Acquisition des bus hybrides 12 m 2012 - 2017	Maintenance et dév.	5 et 10	SOFIL	10	43	70	50	163	204	377
➤ Acquisition des bus hybrides 18 m 2013 - 2018	Maintenance et dév.	5 et 10	SOFIL ⁽³⁾	0	6	29	63	98	132	231
➤ Réno-Infrastructures métro - phase I ⁽¹⁾	Maintenance	7	PAGTCP ⁽²⁾	48	52	60	60	172	30	250
➤ Systèmes d'exploitation (iBus)	Maintenance	14	SOFIL	38	43	73	16	132	31	201
➤ Infrastructure au Réseau des bus - phase II (Stinson)	Développement	9	PAGTCP	154	4	0	0	4	0	157
➤ Reconstruction du Complexe Crémazie	Maintenance		PAGTCP ⁽³⁾	1	14	25	50	89	102	193
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus	Développement	11	PAGTCP ⁽⁴⁾	19	14	23	18	56	37	112
➤ Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	Maintenance	6	PAGTCP	<u>20</u>	<u>12</u>	<u>20</u>	<u>24</u>	<u>56</u>	<u>15</u>	<u>90</u>
➤ Sous-total principaux projets autorisés				896	499	814	754	2 067	1 639	4 602
➤ Autres projets autorisés				<u>771</u>	<u>67</u>	<u>31</u>	<u>10</u>	<u>107</u>	<u>2</u>	<u>880</u>
Total des projets autorisés				1 667	566	845	763	2 174	1 641	5 482
Pourcentage des principaux projets autorisés sur l'ensemble des projets				54%	88%	96%	99%	95%	100%	84%
➤ Projets à l'étude				<u>7</u>	<u>55</u>	<u>158</u>	<u>210</u>	<u>423</u>	<u>1 862</u>	<u>2 292</u>
GRAND TOTAL				<u>1 674</u>	<u>621</u>	<u>1 003</u>	<u>973</u>	<u>2 597</u>	<u>3 503</u>	<u>7 774</u>

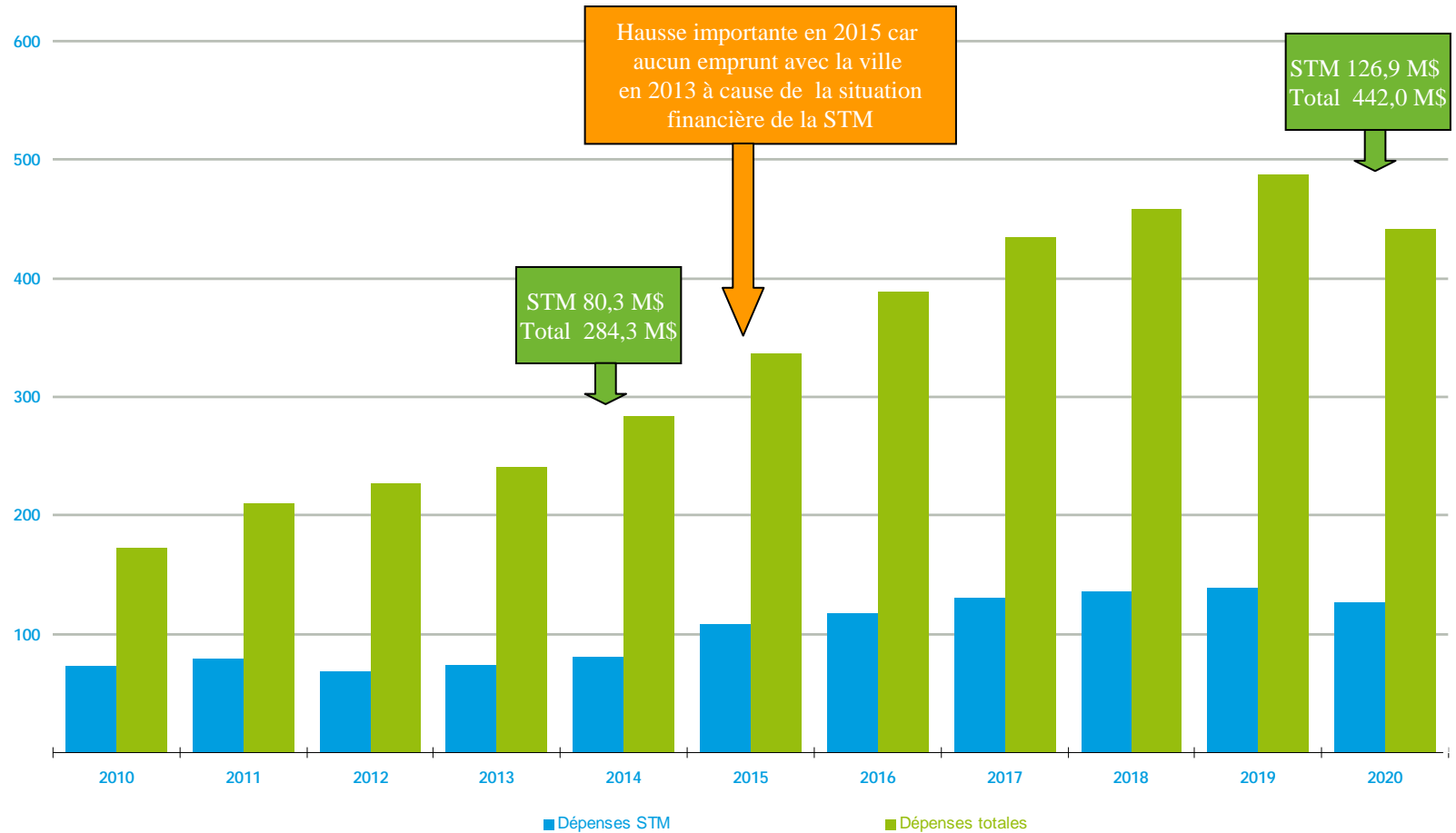
Notes : (1) Taux de subventions sur les dépenses admissibles : PAGTCP, 75% et SOFIL 100%
(2) Projet en attente de l'autorisation finale
(3) En cours d'autorisation
(4) Autorisation par axe

Encours de la dette (en million de \$)



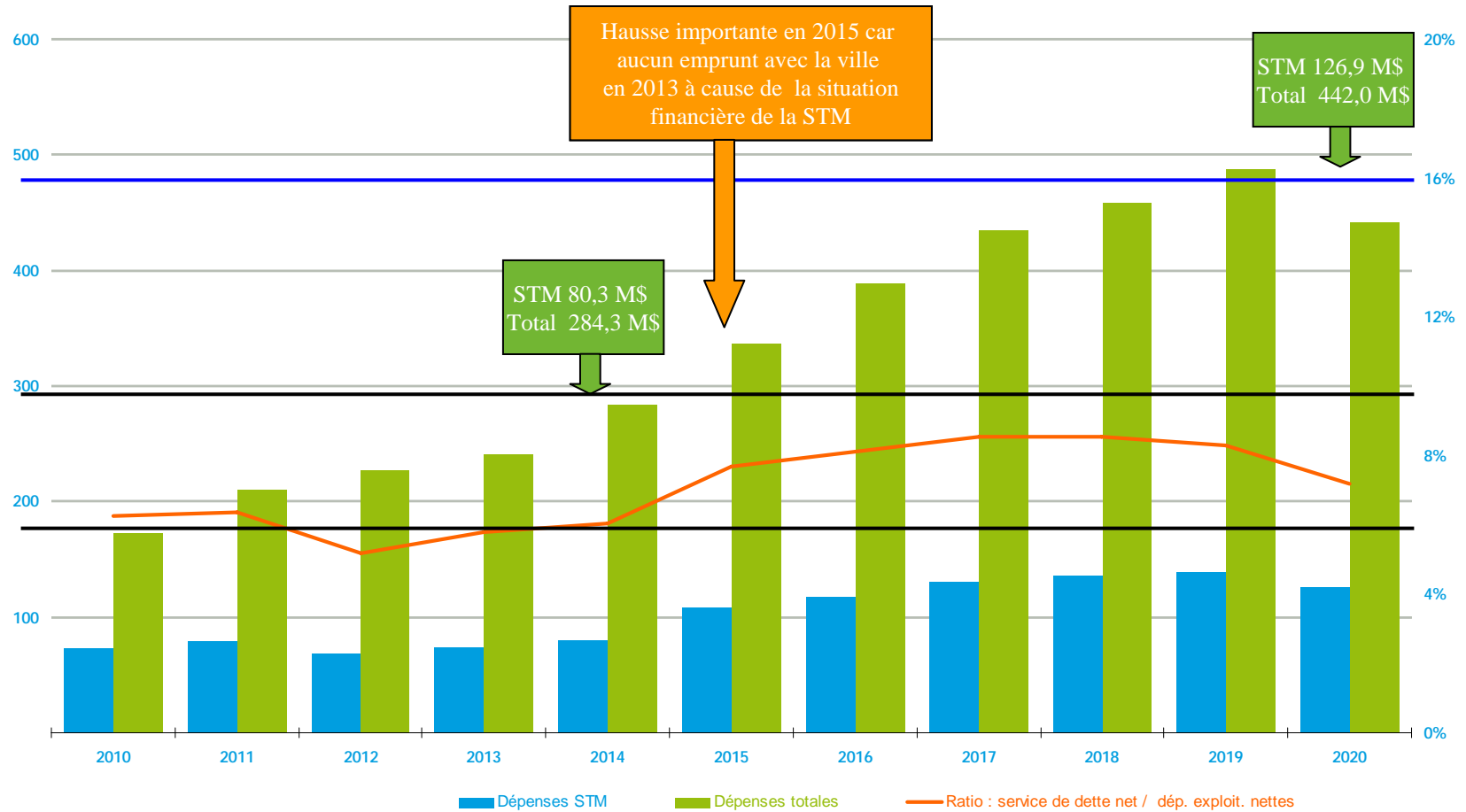
Service de la dette

(en million de \$)



Service de la dette avec Ratio

(en million de \$)



État de situation des projets majeurs

Sommaire

- Parmi les 11 principaux projets autorisés (p.3), 6 projets dits majeurs sont en mode de réalisation (voir p.8).
- Ces six (6) projets majeurs représentent un budget de 3,69 G\$ et ont des dépenses encourues de 676,3 M\$ (18,3 %).
- Ces six (6) projets représentent 75% des dépenses 2014 prévues au PTI 2014-2016.

Liste des projets majeurs

	Budget
1. Acquisition des nouvelles voitures de métro et modification des ateliers	2491 M\$
2. Programme Réno-Systèmes phase 3	500 M\$
3. Programme Réno-Infrastructures phase 1	250 M\$
4. Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)	201 M\$
5. Infrastructure RDA – Phase 2 (C. T. Stinson)	157 M\$
6. Réfection majeure de la Station Berri-UQUAM	90 M\$
TOTAL	<hr/> 3689 M\$

1. Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers



Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Description

- Acquisition et mise en service de 468 voitures de métro principalement pour remplacer les voitures MR-63.
- Modification des infrastructures pour l'exploitation et l'entretien des nouvelles voitures.

Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 2,491 G\$
- Dépenses encourues : 471,9 M\$ (au 30 juin 2013)
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 28 octobre 2010 : 2,47 G\$

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention pour le matériel roulant le 15 novembre 2010 et celle concernant la modification des infrastructures le 12 juillet 2012.

Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Situation actuelle

- Le train tête de série (prototype) est en essais à La Pocatière depuis mai et jusqu'à la fin 2013.
- La fabrication des composantes et l'assemblage des prochaines voitures, qui une fois regroupées et testées constitueront le 1^{er} train livré à la STM pour service voyageur, sont en cours.
- Les travaux de modification des infrastructures, particulièrement pour l'atelier d'entretien, sont majoritairement réalisés.

Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Prochaines étapes:

- Réception du train de tête de série pour les essais à la STM : décembre 2013
- Réception du premier train pour mise en service voyageur : fin 2014
- Réception du dernier train pour remplacer les voitures MR-63: début 2017 (âge : 51 ans)
- Réception de la 468e et dernière voiture du contrat : automne 2018.

2 - Programme Réno-Systèmes Phase 3



Station Champ-de-Mars



Voie



Poste de district Snowdon

Programme Réno-Systemes - Phase 3

➤ Description

- Tout comme les deux premières phases, la troisième phase du programme Réno-Systemes vise le remplacement de différents systèmes d'exploitation du métro.
- La phase 3 se décline en 8 projets visant :
 - Énergie;
 - Ventilation tunnel;
 - Accessibilité;
 - Voie;
 - Escaliers mécaniques;
 - Télécommunications et contrôle des procédés d'exploitation (TCPE) ;
 - Contrôle des trains;
 - Systèmes et logiciels.

Programme Réno-Systemes - Phase 3

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 500 M\$
- Dépenses encourues au 27 juillet 2013 : 41,2 M\$
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 25 novembre 2010: 500 M\$

➤ Subvention

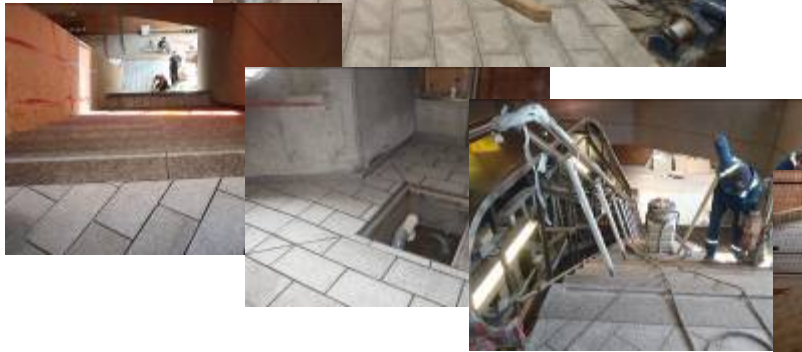
- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention le 12 juillet 2012.

Programme Réno-Systemes - Phase 3

➤ Échéancier

- L'échéancier original prévoyait que les travaux seraient réalisés sur une période de 5 ans, soit de 2011 à 2015.
- Dû au délai de subvention et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, les travaux ont débuté lentement et devraient être complétés à la fin de 2017.

3 - Programme Réno-Infrastructures Phase 1



Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Description

- Le programme Réno-Infrastructures vise essentiellement le maintien des infrastructures du réseau du métro.
- Le programme inclut principalement des travaux de réfection des éléments architecturaux et structuraux ainsi que des travaux de remplacement des équipements de mécanique et d'électricité.

Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 250 M\$
- Dépenses encourues : 33,4 M\$ (au 30 juin 2013)
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 22 juin 2011: 250 M\$

➤ Subvention

- La STM est toujours en attente de l'autorisation du MTQ qui est prévue pour l'automne 2013.

Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Échéancier

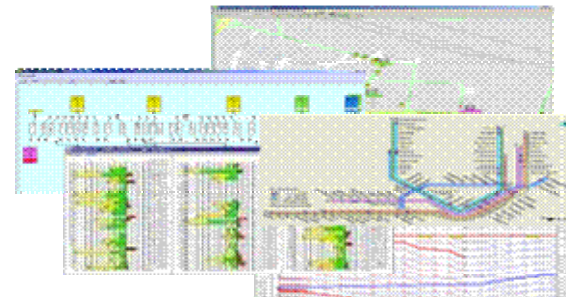
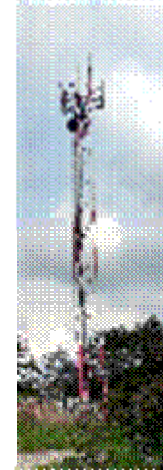
- L'échéancier original prévoyait que les travaux seraient réalisés sur une période de 5 ans, soit de 2011 à 2015.
- En raison du délai de subvention et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, les travaux ont débuté lentement et devraient être complétés à la fin de 2017.

Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Situation actuelle

- Réalisation de travaux urgents et mise en place du Bureau de projets en 2012.
- Parmi les travaux en exécution, réfection de plusieurs édicules (stations Square Victoria, McGill, Préfontaine et Jolicoeur).
- Réfection majeure de la structure auxiliaire Bonsecours amorcée, laquelle nécessitera à l'automne une fermeture partielle de la rue de la Commune pour une durée de 8 mois.

4. Remplacement des systèmes d'exploitation



Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)

➤ Description

- Le projet iBUS consiste au remplacement du système de radiocommunication existant et à l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV).

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 201 M\$
- Dépenses encourues au 27 juillet 2013 : 16,3 M\$
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 28 octobre 2010 : 182,4 M\$

➤ Subvention

- L'autorisation de principe a été reçue le 2 novembre 2011 et l'autorisation finale le 8 novembre 2012 de la part du MTQ.

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)

➤ Échéancier

- L'échéancier original prévoyait la fin du déploiement des systèmes à la fin de 2014.
- Du au délai de subvention et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, il est maintenant prévu que la fin du déploiement sera complétée à la fin de 2015.

5. Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)



Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)

➤ Description

- Construction d'un nouveau centre de transport dans l'arrondissement de Saint-Laurent pouvant recevoir 100 autobus articulés et 200 autobus conventionnels.

Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 157 M\$
- Dépenses encourues : 97,2 M\$ (au 31 juillet 2013)
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 3 décembre 2009 : 154,5 M\$

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention le 12 juillet 2012

Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)

➤ Échéancier

- Dans le cadre du plan 2020, l'objectif original était d'avoir un CT fonctionnel en janvier 2013. Étant donné les délais rencontrés pour la subvention et les expropriations requises, la date de mise en service a été reportée au quatrième trimestre de 2013.
- La fin des travaux du lot 1 a été complétée comme prévu au mois de mai 2012. Ce lot inclut la démolition des bâtiments existants, la décontamination du site et la construction des fondations périmétriques pour le nouveau bâtiment.
- L'ouverture des soumissions pour le lot 2, soit la construction du centre, a eu lieu au mois de septembre 2012.
- La fin des travaux du Lot 2 est prévu pour la fin de l'année 2013 et la mise en service du centre au début de l'année 2014.

Perspective avant projet



6. Réfection majeure de la station Berri-UQAM



Mezzanine



Ligne 2



Ligne 1



Ligne 4

Station Berri-UQAM

➤ Description

- Projet principalement basé sur le maintien d'actif et la mise aux normes.
- Les travaux incluent principalement des travaux de réfection des éléments d'architecture et de structure ainsi que des travaux de remplacement des équipements de mécanique et d'électricité.

Station Berri-UQAM

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 90 M\$
- Dépenses encourues : 16,3 M\$ (au 30 juin 2013)
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 22 juin 2011: 90 M\$

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention en juillet 2010.

Station Berri-UQAM

➤ Échéancier

- L'échéancier original prévoyait que les travaux seraient réalisés sur une période de 5 ans, soit de 2010 à 2014.
- En raison du délai de subvention et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, les travaux ont débuté lentement et devraient être complétés en juillet 2017.

Station Berri-UQAM

➤ Situation actuelle

- Les travaux de démolition et de sécurisation (majoritairement de parements architecturaux) ont été complétés en 2012.
- Le concept architectural directeur a été établi (accompagnement de la firme SidLee).
- La réfection des artères électriques ainsi que des édicules UQAM et Place Dupuis est amorcée.
- La réfection de l'accès de la sortie de secours de la Grande Bibliothèque est en cours, avec fermeture partielle de la rue Berri.



MERCI
DE CHOISIR LE TRANSPORT
COLLECTIF