



PTI 2015 – 2017 ET INVESTISSEMENTS MAJEURS

**Présenté à la Commission sur
les finances et l'administration**

Le 6 novembre 2014

Table des matières

➤ PTI 2015-2017

➤ État de situation des investissements majeurs

PTI 2015-2017

Faits saillants PTI 2015-2017

- Le nombre de projets autorisés passe de 44 projets en 2014 à 46 au présent PTI, pour un montant de 2,488 G\$.
- Les coûts totaux des projets autorisés sont en baisse de 525 M\$ par rapport au PTI 2014-2016 :
 - Réduction de 1 523 M\$:
 - Réduction des prévisions d'investissements et ristourne TVQ: 630 M\$
 - Projets terminés/annulés n'apparaissant plus au PTI 2015-17: 893 M\$
 - Ajouts de 998 M\$:
 - Réno-Systèmes - phase IV : 582,5 M\$
 - Réno-Infrastructures – phase II : 300,0 M\$
 - Autres projets : 115,5 M\$

Sommaire PTI 2015-2017

(en millions de \$)

Titre	Catégorie	Priorité	Programme d'aide ⁽¹⁾	2014 et avant	PTI 2015-2017				2018 et après	Total projet 2015-17	Total projet 2014-16	Écart
					2015	2016	2017	Total				
➤ Acquisition de voitures de métro AZUR	Maintien et dév.	1 et 8	PAGTCP	490	207	419	415	1 040	402	1 932	2 219	-287
➤ Modification des infrastructures Métro AZUR	Maintien	2	PAGTCP	137	38	27	12	77	45	260	272	-12
➤ Réno-Systèmes - phase III	Maintien	4	PAGTCP	162	121	144	73	338		500	500	0
➤ Réno-Systèmes - phase IV	Maintien	4	PAGTCP ⁽²⁾		3	60	130	193	390	583		583
➤ Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012 - 2017	Maintien et dév.	5 et 10	PAGTCP/ SOFIL	7	23	19	75	116	143	266	377	-111
➤ Acquisition des bus hyb. articulés 18 mètres 2013 - 2018	Maintien et dév.	5 et 10	SOFIL ⁽²⁾	0	5	22	19	47		47	231	-184
➤ Réno-Infrastructures métro - phase I	Maintien	7	PAGTCP	95	50	60	45	155		250	250	0
➤ Réno-Infrastructures métro - phase II	Maintien	7	PAGTCP ⁽²⁾			3	38	41	259	300		300
➤ Systèmes d'exploitation (iBUS)	Maintien	14	SOFIL	64	47	29	30	106		170	191	-21
➤ Reconstruction du Complexe Crémazie	Maintien	15	PAGTCP ⁽²⁾	8	22	50	18	91	84	183	193	-10
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus	Développement	11	PAGTCP ⁽³⁾	17	25	41	15	81	13	112	112	0
➤ Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	Maintien	6	PAGTCP	33	16	23	15	54		87	90	-3
➤ Sous-total principaux projets autorisés				1 014	558	898	882	2 338	1 336	4 689	4 592	97
➤ Autres projets autorisés				110	63	41	45	150	10	269	891	-622
Total des projets autorisés				1 124	621	939	928	2 488	1 346	4 958	5 482	-525
Pourcentage des principaux projets autorisés sur l'ensemble des projets autorisés				90%	90%	96%	95%	94%	99%	95%	84%	
➤ Projets en définition				11	27	101	94	221	58	291		
➤ Projets en identification				7	19	27	105	151	555	713	2 292	-1 288
GRAND TOTAL				1 142	667	1 068	1 126	2 861	1 959	5 961	7 774	-1 813

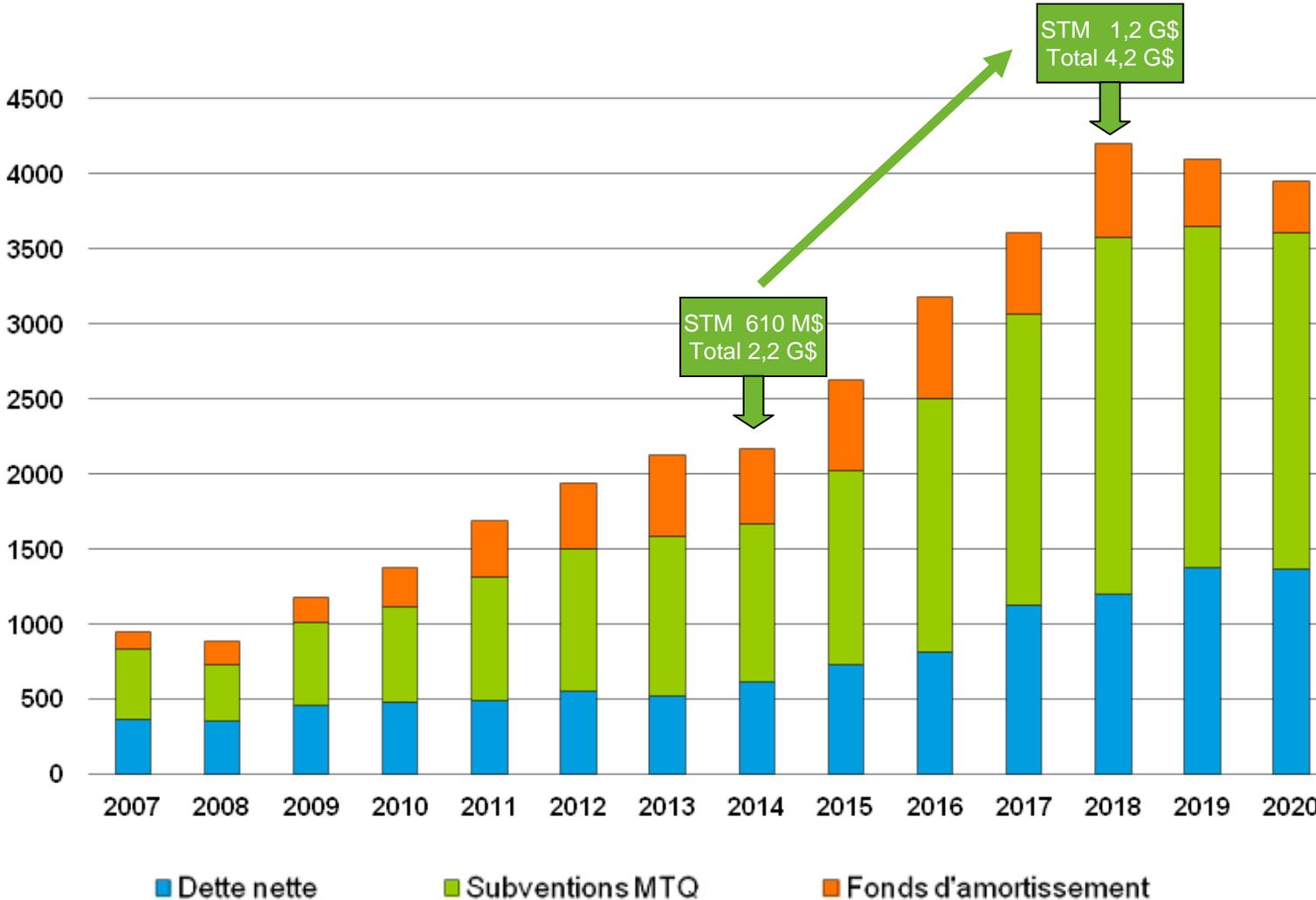
Notes : (1) Taux de subventions sur les dépenses admissibles : PAGTCP, 75% et SOFIL 100%

(2) Autorisation à venir

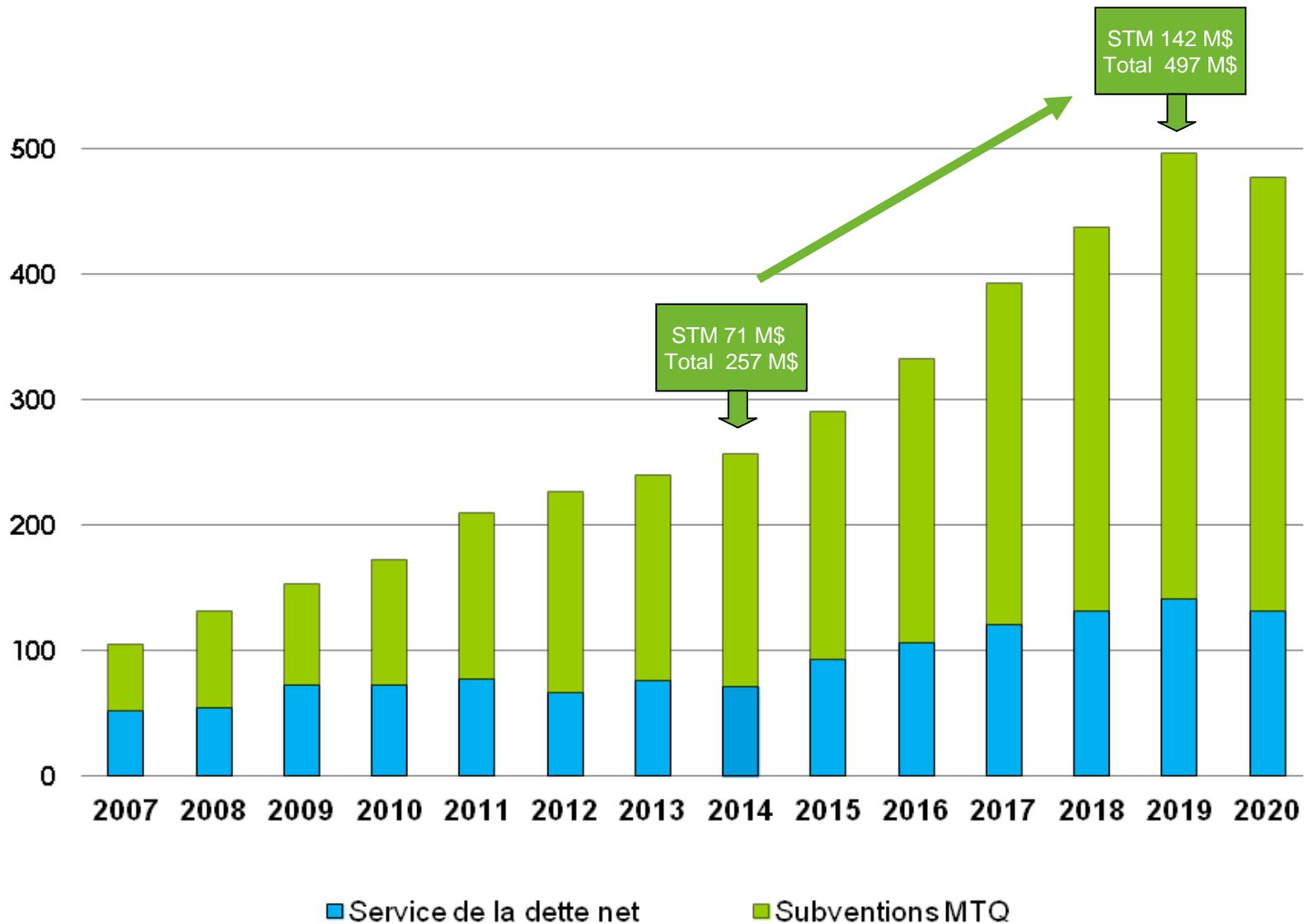
(3) Autorisation par axe

À noter qu'un exercice d'optimisation de gestion du portefeuille a permis de réduire significativement les investissements prévus de plusieurs projets, dont Acquisition des voitures de métro AZUR et Système d'exploitation (iBUS).

En cours de la dette (en millions de dollars)



Service de la dette (en millions de dollars)



État de situation des investissements majeurs

Acquisition des voitures et modification des infrastructures - métro AZUR



Acquisition des voitures et modification des infrastructures - métro AZUR

➤ Description

- Acquisition et mise en service de 468 voitures (52 trains) de métro pour remplacer les voitures MR-63.
- Modification des infrastructures pour l'exploitation et l'entretien des nouvelles voitures.

Trains	2015	2016	2017	2018	Total
Maintien	8	16	14		38
Développement (achalandage et prolongement)			2	12	14
Total (trains)	8	16	16	12	52
Total (voitures)	72	144	144	108	468

Acquisition des voitures et modification des infrastructures - métro AZUR

➤ Budget et dépenses

- Budget révisé : 2,192 G\$ (budget initial de 2,491 G\$).
- Dépenses encourues : 574,4 M\$ (au 30 sept. 2014).
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 28 octobre 2010 et par le MAMOT le 12 novembre 2010 : 2,474 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 voitures et modification des infrastructures - métro AZUR

➤ Situation actuelle

- Le programme d'essais avec le train tête de série (prototype) est débuté dans le réseau de la STM.
- Le 2^e train fabriqué, qui sera éventuellement le 1^{er} mis en service voyageur, fait l'objet d'essais à La Pocatière. Les 3^e et 4^e trains sont en cours de fabrication.
- La fabrication des autres trains est retardée suite aux délais de développement des systèmes intelligents (logiciels), particulièrement celui du contrôle de train.
- Les travaux de modification des infrastructures, particulièrement pour l'atelier d'entretien, sont majoritairement réalisés.

Acquisition des voitures et modification des infrastructures - métro AZUR

➤ Prochaines étapes

- Poursuite des essais à la STM avec le train tête de série en 2014 et lors des premiers mois de 2015.
- Réception du premier train pour mise en service voyageur : 2015 (à préciser selon l'évolution du développement des systèmes intelligents).
- Réception du dernier train pour remplacer les voitures MR-63 : début 2017 (âge : 51 ans).
- Réception de la 468^e et dernière voiture du contrat : automne 2018.

Réno-Infrastructures - Phases I et II



Réno-Infrastructures – Phase I

➤ Description

- Le programme Réno-Infrastructures phase I 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.

Réno-Infrastructures – Phase I

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 250,0 M\$.
- Dépenses encourues : 76,8 M\$ (au 30 sept. 2014).
- R.E. approuvé le conseil d'agglomération le 22 juin 2011 et par le MAMOT le 21 novembre 2011.

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention le 25 novembre 2013.

Réno-Infrastructures – Phase I

- Échéancier
 - Les travaux visés par le programme ont débuté en 2011 et sont prévus être complétés en 2017.

Réno-Infrastructures – Phase I

➤ Situation actuelle

- Réfection du tunnel de la ligne 4 se poursuit avec des fermetures de fin de semaine planifiées entre septembre et décembre 2014.
- Autres travaux notables en exécution : toiture Angrignon, station Guy-Concordia (accès Guy), station McGill (édicules Parkade et University), Jean-Drapeau (membrane).
- Principaux contrats à venir prochainement : Jean-Drapeau (édicule) et Place D'Armes (édicule).

Réno-Infrastructures – Phase II

➤ Description

- Tout comme pour la phase I, le programme Réno-Infrastructures phase II 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.

Réno-Infrastructures – Phase II

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 300,0 M\$.
- Dépenses encourues : À partir de l'automne 2015.
- R.E. à être approuvé (CA STM - Hiver 2015).

➤ Subvention

- La STM est en attente de l'autorisation PQI du MTQ.

Réno-Systèmes - Phases III et IV



Réno-Systemes - Phase III

➤ 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 III se décline en 8 projets visant :
 - Énergie;
 - Ventilation tunnel;
 - Accessibilité;
 - Voie;
 - Escaliers mécaniques;
 - Télécommunications et contrôle des procédés d'exploitation;
 - Contrôle des trains;
 - Systèmes et logiciels.

Réno-Systemes - Phase III

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 500,0 M\$.
- Dépenses encourues : 129,6 M\$ (au 30 sept. 2014).
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 25 novembre 2010 et par le MAMOT le 16 mars 2011.

➤ Subvention

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

Réno-Systemes - Phase III

➤ Échéancier

- Les travaux visés par le programme ont débuté en 2011 et sont prévus être complétés en 2017.

Réno-Systemes - Phase IV

➤ Description

- Tout comme les trois premières phases, la quatrième phase du programme Réno-Systemes vise le remplacement de différents systèmes d'exploitation du métro.
- La phase IV se décline en 7 projets visant :
 - Énergie;
 - Ventilation tunnel;
 - Accessibilité;
 - Voie;
 - Installations motorisées;
 - Télécommunications et contrôle des procédés d'exploitation;
 - Contrôle des trains.

Réno-Systèmes - Phase IV

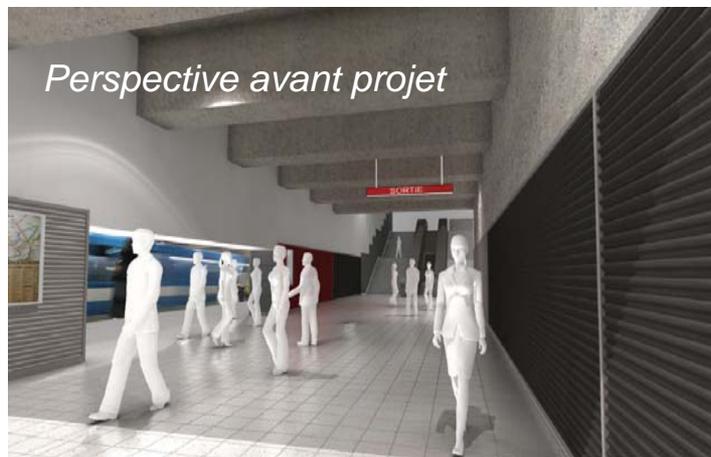
➤ Budget et dépenses

- Budget total : 582,5 M\$.
- Dépenses encourues : À compter de 2015.
- R.E. approuvé par le CA STM le 1^{er} oct 2014, à venir : le conseil d'agglomération (prévu 27 nov 2014) et le MAMOT (prévu 2015).

➤ Subvention

- La STM est en attente de l'autorisation PQI du MTQ.

Station Berri-UQAM : réflexion majeure – Phase I



Station Berri-UQAM : réfection majeure – Phase I

➤ 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 : réfection majeure – Phase I

➤ Budget et dépenses

- Budget révisé : 87,0 M\$ (budget initial de 90,2 M\$).
- Dépenses encourues : 31,4 M\$ (au 30 sept. 2014).
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 22 juin 2011 et par le MAMOT le 21 novembre 2011: 90,2 M\$.

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention le 16 juillet 2010.

Station Berri-UQAM : réfection majeure – Phase I

➤ Échéancier

- Les travaux visés par le programme ont débuté en 2011 et sont prévus être complétés en 2017.

Station Berri-UQAM : réfection majeure – Phase I

➤ Situation actuelle

- Travaux en exécution : réfection du niveau L4 (fin janvier 2015), remplacement du joint d'étanchéité de la Grande Bibliothèque (en achèvement).
- Principal contrat à venir : réfection du niveau L1-2 avec le début des travaux d'ici la fin 2014.

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)



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 révisé : 170,0 M\$ (budget initial de 190,7 M\$).
- Dépenses encourues : 37,4 M\$ (au 30 sept. 2014).
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 28 octobre 2010 et par le MAMOT le 29 novembre 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

- Aujourd'hui, l'avancement du projet et les plus récentes discussions avec le fournisseur tendent à reporter la fin du déploiement, prévu initialement fin 2015, à la fin du 1^{er} trimestre 2016.

Reconstruction du Complexe Crémazie



Reconstruction du Complexe Crémazie

➤ Description

- Construit en 1948, le Complexe Crémazie est un atelier d'entretien de bus abritant des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces.
- Ce bâtiment nécessite des travaux importants afin de le rendre conforme aux normes actuelles et adapté aux besoins d'entretien actuels et futurs.
- Le complexe, qui aura une superficie de 37 200 m², prévoit une certification LEED Or.

Reconstruction du Complexe Crémazie

➤ Budget et dépenses

- Budget révisé : 182,7 M\$ (budget initial de 192,8 M\$).
- Dépenses encourues : 1,4 M\$ (au 30 sept. 2014).
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 30 mai 2013 et par le MAMOT le 19 juillet 2013 : 187,6 M\$.

➤ Subvention

- La STM est en attente de l'autorisation PQI du MTQ.

Reconstruction du Complexe Crémazie

➤ Échéancier

- Les travaux de reconstruction du Complexe Crémazie débuteront en 2015 et se termineront en 2019.

Reconstruction du Complexe Crémazie

➤ État de situation

- Les professionnels mandatés ont débuté la préparation des plans et devis pour l'aménagement du bâtiment temporaire et du nouveau complexe.
- Le bail pour le bâtiment temporaire a été signé par les parties.



MERCI