

PTI Programme triennal d'immobilisations

2016 • 2017 • 2018

Présenté à la Commission
sur les finances et
l'administration

Le 5 novembre 2015

MOUVEMENT
COLLECTIF



Mise en contexte et priorités

Mise en contexte

- ▶ Grâce à l'appui indéfectible de nos partenaires, que sont l'Agglomération de Montréal et le ministère des Transports du Québec, et de nos employés, nous amorçons un nouveau cycle.
- ▶ Les investissements de 2,8 G\$ contenus dans ce PTI sont arrimés avec la vision et les priorités de la STM.

Priorités

- ▶ Assurer un meilleur équilibre entre l'amélioration de l'expérience client et l'augmentation de l'achalandage.
- ▶ Augmenter la fiabilité, la ponctualité et l'accessibilité du service tout en améliorant l'information à la clientèle.

Faits saillants

- Investissements de 2 813 M\$ pour 43 projets :
 - 17 projets majeurs représentent 97 % du PTI
 - À lui seul, AZUR équivaut à 42 %.
- Ratio maintien développement est de 73 % - 27 %.
- Déficit d'investissement s'élève à 4,3 G\$.

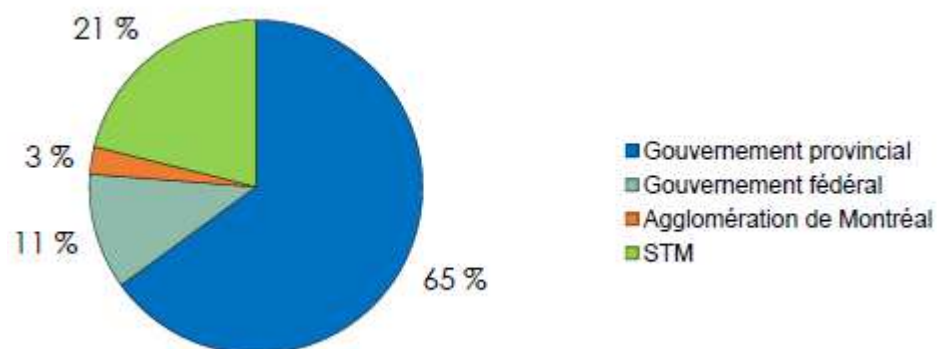
Sommaire PTI 2016-2018

<i>(en millions de dollars)</i>	nombre de projets	2015 et avant	2016	2017	2018	2019	2020	2021 et après	Total Projet	Total PTI 2016-2018	Total 5 ans 2016-2020
1. RÉNO MÉTRO	4	389	163	188	252	235	194	204	1 626	603	1 033
Réno-Systèmes - phase III		251	109	73	49	18	0	0	500	231	249
Réno-Systèmes - phase IV		2	12	65	107	137	114	146	582	184	434
Réno-Infrastructures - phase I		136	40	30	36	0	0	0	242	106	106
Réno-Infrastructures - phase II		0	3	20	60	81	81	58	302	83	244
2. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	3	72	75	170	122	61	0	0	501	368	429
Garage Côte-Vertu		18	52	133	95	52	0	0	350	280	332
Agrandissement de la station Vendôme - phase II		2	8	19	25	9	0	0	64	52	61
Station Berri-UQAM: réfection majeure - phase I		51	16	19	2	0	0	0	87	36	36
3. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	2	686	228	556	394	22	306	0	2 192	1 178	1 506
Acquisition des voitures de métro AZUR		532	208	529	381	18	263	0	1 931	1 118	1 399
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		154	20	27	13	4	43	0	260	60	106
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	5	133	88	123	79	55	12	0	490	291	357
Reconstruction du complexe Crémazie		17	32	66	35	42	0	0	193	134	176
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		88	33	25	9	0	0	0	155	67	67
Programme de mesures préférentielles pour bus		20	11	12	19	12	11	0	87	42	66
Rénovation de l'édifice du 2000 Berri		2	5	11	13	0	0	0	31	29	29
EXTRA Connecte		6	7	7	4	0	0	0	24	18	18
5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)	3	14	43	109	136	1	0	0	304	289	291
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017		8	32	87	135	0	0	0	262	254	255
Remplacement des véhicules de travaux par des locotracteurs électriques		1	4	21	0	0	0	0	25	24	24
Cité-Mobilité		5	8	1	1	1	0	0	17	11	12
Sous-total des principaux projets autorisés	17	1 292	599	1 147	984	375	512	204	5 113	2 730	3 616
Sous-total des autres projets autorisés	26	98	41	28	14	10	2	0	193	83	95
Total des projets autorisés	43	1 390	639	1 175	998	385	514	204	5 306	2 813	3 711
Total des projets en définition	13	2	43	103	106	79	32	14	378	252	362
Total des projets en identification	7	0	4	49	58	152	106	809	1 177	111	369
Total des investissements	63	1 393	685	1 328	1 162	616	651	1 027	6 862	3 175	4 442

Analyse des subventions

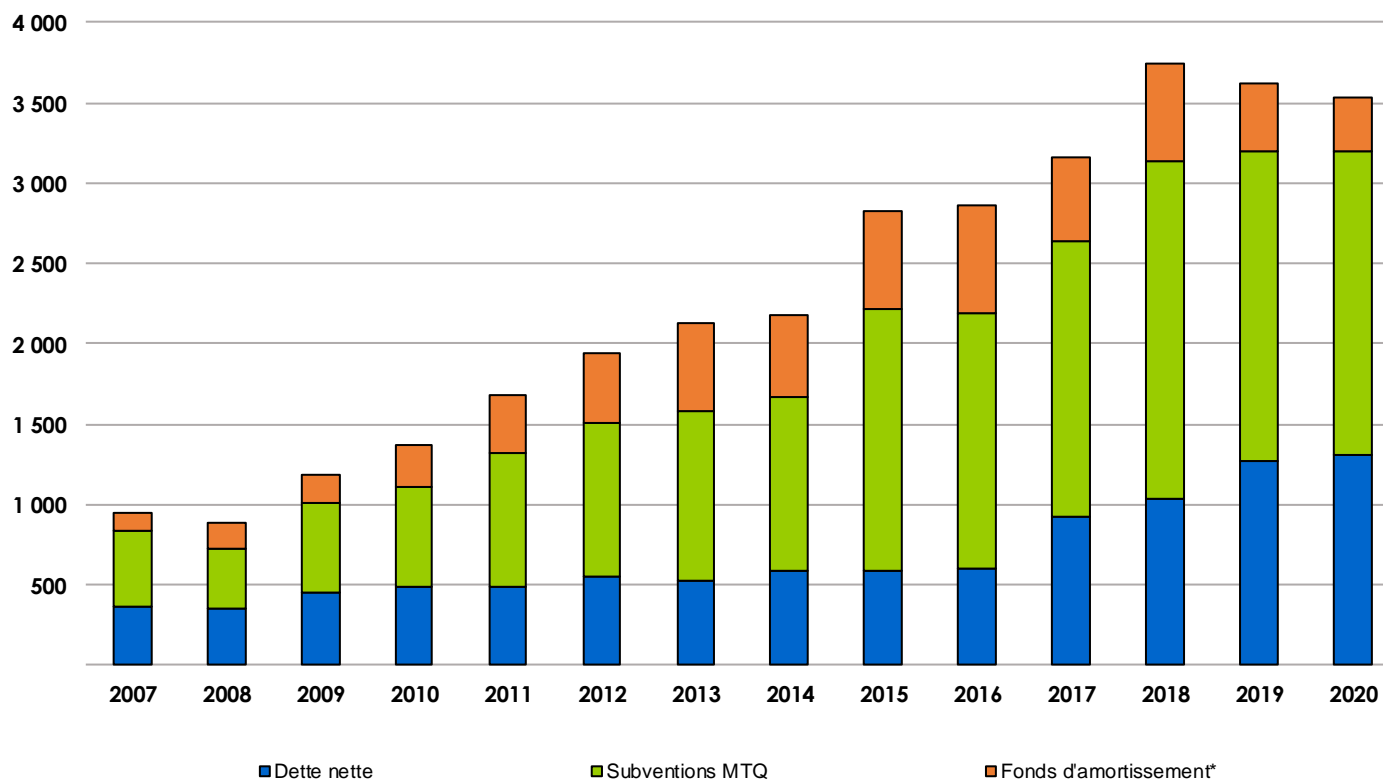
(en milliers de dollars)

	2016	2017	2018	2019	2020	Total PTI 2016-2018	%	Total 5 ans 2016-2020
Subventions de nos partenaires								
Gouvernement provincial	394 654	786 469	646 159	274 506	378 134	1 827 282	65 %	2 479 922
Gouvernement fédéral	90 691	125 640	99 948	20 157	46	316 279	11 %	336 481
Agglomération de Montréal	17 248	31 397	26 371	6 240	14	75 016	3 %	81 270
Sous-total	502 592	943 506	772 479	300 903	378 193	2 218 577	79 %	2 897 673
Financement de la STM								
Dépenses d'exploitation	15 887	8 814	8 520	4 800	1 721	33 221	1 %	39 741
Fonds de roulement	1 775	0	0	0	0	1 775	0 %	1 775
Sur emprunt	118 972	222 794	217 247	79 021	134 192	559 013	20 %	772 225
Sous-total	136 634	231 607	225 767	83 821	135 913	594 009	21 %	813 742
Total	639 226	1 175 114	998 246	384 723	514 106	2 812 586	100 %	3 711 415



Évolution de l'endettement

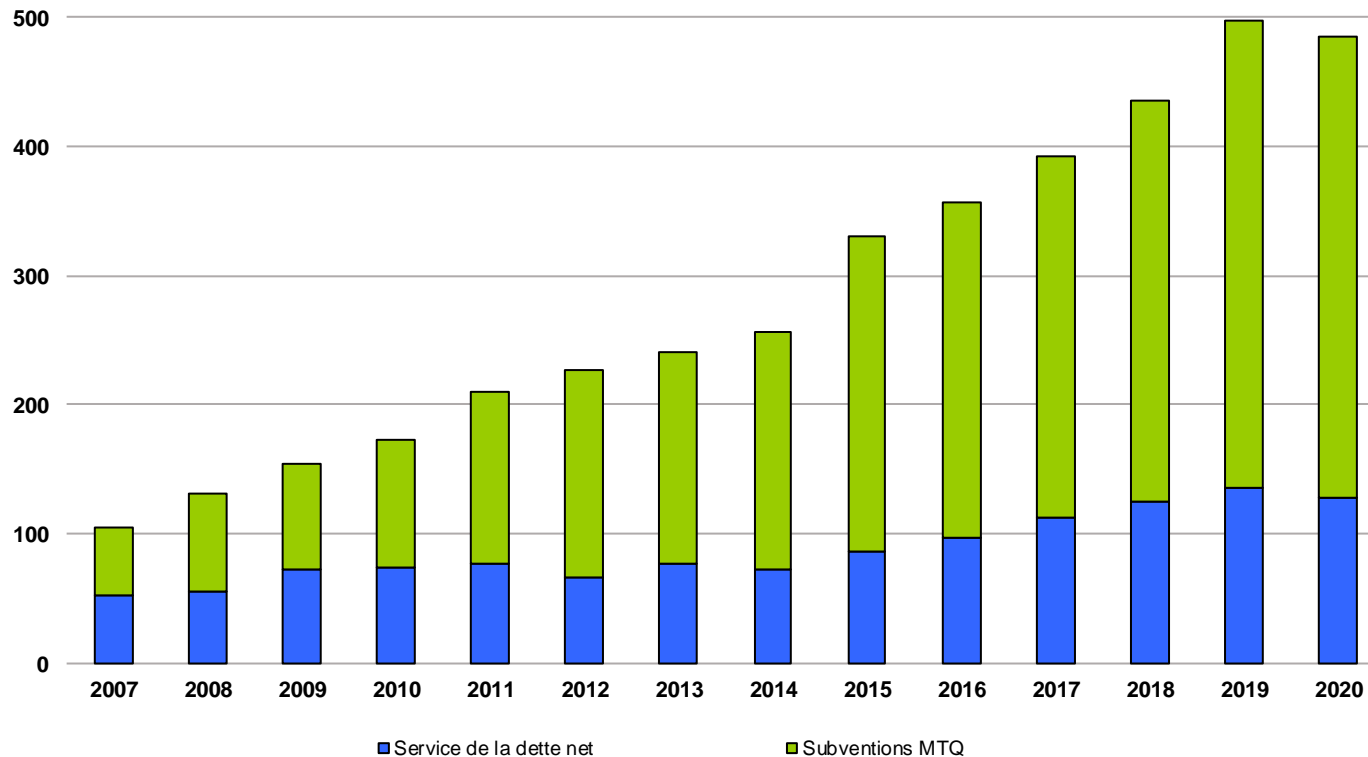
(en millions de dollars)






(En millions de dollars)	Réal								Prévisions					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fonds d'amortissement*	117	159	169	261	366	435	542	504	615	671	521	613	428	327
Subventions MTQ	465	377	558	629	833	955	1 061	1 083	1 623	1 582	1 708	2 105	1 919	1 895
Dette nette	369	351	454	484	485	550	524	587	591	605	924	1 029	1 276	1 305
Total	951	887	1 182	1 374	1 684	1 940	2 127	2 174	2 829	2 858	3 153	3 747	3 622	3 527

Évolution du service de la dette

(en millions de dollars)






(En millions de dollars)	RÉEL								PRÉVISIONS					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Service de la dette brut	106	131	154	172	209	227	240	256	330	356	392	435	497	485
Subventions MTQ	54	76	81	99	133	161	164	183	243	259	279	309	361	357
Service de la dette net	52	55	72	73	77	66	76	73	87	98	112	126	136	128




Coût total : 2 192 M\$	Financement : 75 % PAGTCP	Échéance : 2020	Statut																								
Ce projet a pour objectif l'acquisition de 52 trains de type « boa » ainsi que la modification des infrastructures (ateliers et systèmes).			Envergure :  V Échéance :  J Budget :  V																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Réception de 52 trains</th> <th>2015</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Maintien</td> <td>1</td> <td>12</td> <td>22</td> <td>3</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>Développement</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>14</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>1</td> <td>12</td> <td>22</td> <td>17</td> <td>52</td> </tr> </tbody> </table>				Réception de 52 trains	2015	2016	2017	2018	Total	Maintien	1	12	22	3	38	Développement				14	14	Total	1	12	22	17	52
Réception de 52 trains	2015	2016	2017	2018	Total																						
Maintien	1	12	22	3	38																						
Développement				14	14																						
Total	1	12	22	17	52																						
<p>Prochaines étapes / réalisations</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Des essais de qualification vont se poursuivre d'ici la fin de l'année avec les deux trains, principalement de jour, mais aussi de nuit. ➤ Selon le dernier échéancier soumis par le consortium, un premier train pourrait être mis en service voyageur à la toute fin de décembre, si tous les essais requis sont complétés avec succès. Si les tests devaient durer un peu plus longtemps, le premier train serait alors mis en service voyageur en début d'année 2016. ➤ La STM va observer le comportement et la fiabilité du premier train mis en service clientèle pendant une période minimale de deux mois. Après ce délai, si les résultats sont acceptables, un deuxième train pourrait être livré, puis mis en service clientèle. Par la suite, la STM recevra des trains selon une cadence d'un par mois, qui sera éventuellement accélérée à un intervalle de 18 jours calendrier. 																											

Réno-Systèmes III et IV



Coût total : 1 082 M\$	Financement : 75 % PAGTCP et FCC	Échéances : 2019 et 2021	Statut
<p>Réno-Systèmes a pour objectif le remplacement, construction ou remise à neuf des équipements fixes tels que les installations motorisées, les équipements de voie, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation. Ce programme fait partie de Réno Métro.</p>			<p>Envergure :  V</p> <p>Échéance :  V</p> <p>Budget :  V</p>
<p>Réalisations prévues pour les 2 prochaines années</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Des ascenseurs devraient être installés dans les stations Snowdon, Rosemont, Place d'Armes et Honoré-Beaugrand.➤ La ventilation des tunnels sera améliorée par la mise en service de 2 nouveaux puits de ventilation mécanique (St-Timothée, St-Dominique) et de 5 nouveaux puits de ventilation naturelle (Jean-Drapeau, Angrignon, McGill, Laurier et Atwater).➤ La fiabilité du réseau électrique sera augmentée grâce à la réfection du poste de district Snowdon et des postes de redressement St-Timothée et Guizot ainsi qu'avec le remplacement de plusieurs câbles 12kV.			

Réno-Infrastructures I et II

Coût total : 544 M\$	Financement : 75 % PAGTCP	Échéances : 2018 et 2022	Statut
<p>Le programme Réno-Infrastructures vise essentiellement au maintien des infrastructures du réseau de métro. Le programme inclut principalement des travaux de réfection des éléments architecturaux et structuraux ainsi que des travaux de remplacement d'équipements de mécanique et d'électricité. Ce programme fait partie de Réno Métro.</p>			<p>Envergure :  V</p> <p>Échéance :  V</p> <p>Budget :  V</p>
<p>Réalisations prévues pour les 2 prochaines années</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Neuf projets de canalisation de la voûte en station et la réfection d'une quinzaine de structures auxiliaires. ▶ Plus visible, la réfection de plusieurs stations et d'édicules : McGill, Square-Victoria, Laurier-Nord, Place d'Armes, Jean-Drapeau, Atwater, Beaubien, Crémazie, Henri-Bourassa, Honoré-Beaugrand, Berri-UQAM. 			




Acquisition bus






Coût total : 262 M\$	Financement : 100 % SOFIL 3	Échéance : 2018	Statut																					
Ce programme a pour objectif d'acquérir et d'intégrer 258 bus hybrides :			Envergure :	V																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type d'acquisition</th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Remplacement</td> <td>0</td> <td>24</td> <td>160</td> <td>184</td> </tr> <tr> <td>Ajout</td> <td>27</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>74</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>27</td> <td>47</td> <td>184</td> <td>258</td> </tr> </tbody> </table>			Type d'acquisition	2016	2017	2018	Total	Remplacement	0	24	160	184	Ajout	27	23	24	74	Total	27	47	184	258	Échéance :	V
Type d'acquisition	2016	2017	2018	Total																				
Remplacement	0	24	160	184																				
Ajout	27	23	24	74																				
Total	27	47	184	258																				
			Budget :	V																				
Prochaines étapes / réalisations																								
<ul style="list-style-type: none"> ➤ D'ici fin 2015 <ul style="list-style-type: none"> ➤ les demandes de subvention seront envoyées au MTQ ➤ la décision de lever les options au contrat sera présentée au CA ➤ en 2016 <ul style="list-style-type: none"> ➤ livraison de 27 hybrides à Mont-Royal (tête de série en mars, 16 hybrides en avril-mai et 10 en août) ➤ intégration des bus, notamment en adaptant l'infrastructure du CT Mont-Royal (élévation de tuyauterie mécanique, installation d'un pont-roulant et modification au laveur via l'installation de boucles de détection) ➤ Le CT Frontenac est visé pour l'intégration des hybrides en 2017 																								

Complexe Crémazie



Coût total : 193 M\$	Financement : 100 % SOFIL 3	Échéance : 2019	Statut Envergure :  V Échéance :  V Budget :  V
<p>Le complexe Crémazie, d'une superficie de 37 200 m², sera adapté aux besoins d'entretien actuels et futurs. Le complexe Crémazie prévoit une accréditation LEED Or.</p>			
<p>Prochaines étapes / réalisations</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Les plans et devis pour le contrat principal devraient être complétés en janvier 2016. ▶ L'appel d'offres sera lancé en janvier ou février 2016 pour que le contrat puisse être octroyé par le conseil d'administration lors de la réunion du mois de juin ou juillet 2016. ▶ Les travaux de construction et la mise en service s'échelonneront du mois d'août 2016 jusqu'au 2^e trimestre de 2019. Les travaux seront réalisés en 3 phases afin d'assurer une continuité des opérations. 			

Coût total : 155 M\$	Financement : 100 % SOFIL 2	Échéance : 2018	Statut Envergure :  V Échéance :  J Budget :  V
Ce projet vise l'amélioration des informations pour l'exploitation sur l'état du service de son réseau et une information à la clientèle utilisant pour permettre aux usagers, de connaître en temps réel le passage de leur bus.			
Prochaines étapes / réalisations ➤ Le système SAEIV est actuellement en partie en déverminage et en partie en développement. Cette phase critique est particulièrement sujette à des imprévus au niveau de la planification des travaux et des glissements d'échéanciers demeurent probables. Néanmoins, la planification actuelle prévoit que : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Les bus de 2 centres de transport devraient opérer avec le nouveau système de radio communication d'ici la fin 2015. L'ensemble des bus devraient être exploités avec l'aide du SAEIV en mi-année 2016. ➤ L'interaction avec les mesures préférentielles bus (MPB) devrait être complétée à l'automne 2016. ➤ Actuellement, environ la moitié du parc d'autobus a été modifié avec les nouveaux équipements qui sont provisoirement hors service en attendant les corrections logicielles.			



MERCI
DE CHOISIR LE TRANSPORT
COLLECTIF

Coordonnées STM

Linda Lebrun

Trésorière et directrice exécutive

Planification, finances et contrôle

800, rue De La Gauchetière Ouest

Bureau 9100

Montréal (QC) H5A 1J6

(514) 280-6115

Linda.Lebrun@stm.info