



# **BUDGET 2020 et PI 2020-2029**

## **SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)**

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

**Le 6 décembre 2019**



# **BUDGET 2020**

# Le budget des 300 bus

## Faits saillants

- Budget 2020 rigoureux et solide :
  - Budget de 1,6 G\$
  - Investissement de 48,6 M\$ directement dans l'ajout de service et l'amélioration du service à la clientèle
  - Hausse des dépenses d'exploitation de seulement 1,8 %
  - Maintien des cotes de crédit de haute qualité
    - cote Aa2 pour Moody's et AA- pour Standard & Poor's

# Budget 2020 – Offre de service

## Faits saillants des ajouts

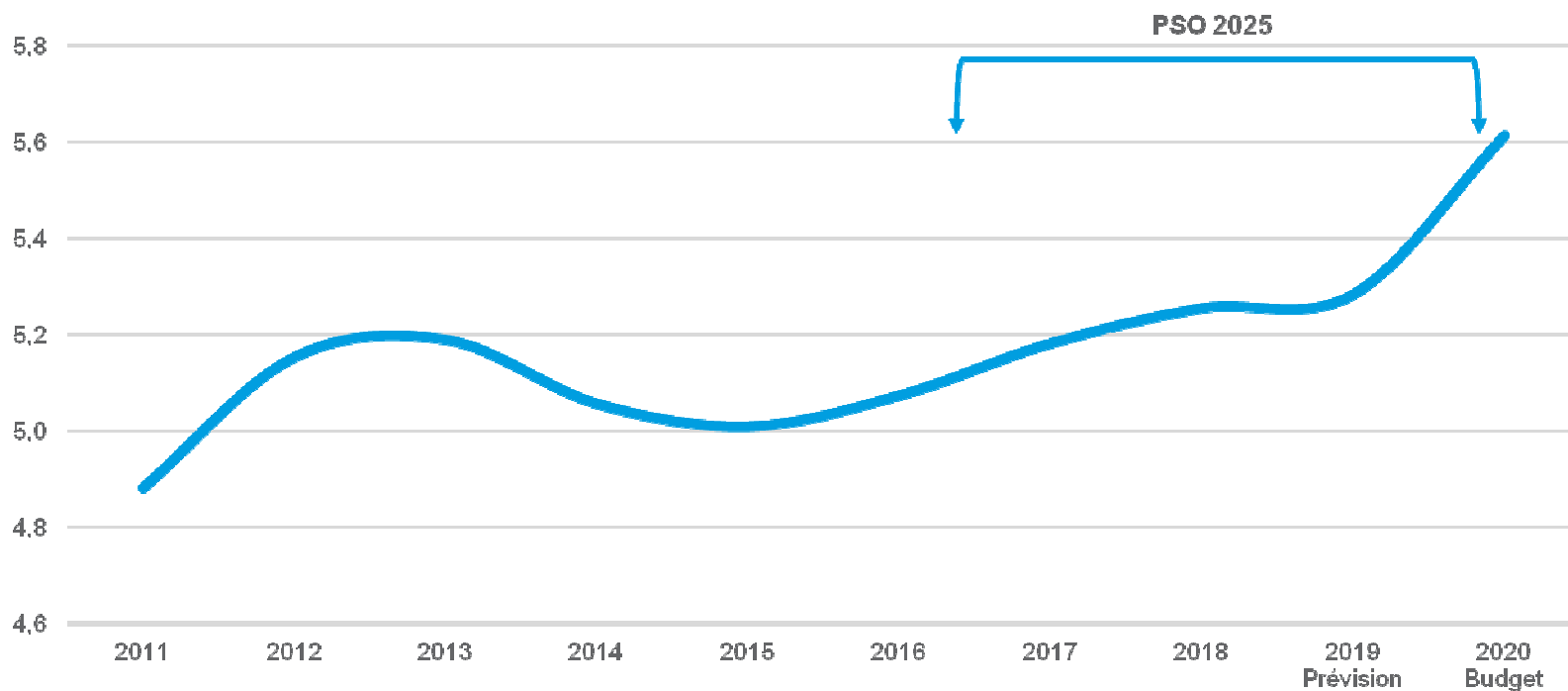
- ▶ **Ajout de 265 000 heures de service pour le réseau des bus** pour un total de 5,6 M d'heures, soit une hausse de 5 % par rapport au budget 2019
  - ▶ 2,8 % pour l'amélioration des dessertes des pôles d'emplois et de développement, pour réduire l'entassement et pour renforcer les mesures du Mouvement orange
  - ▶ 2,2 % pour les mesures d'atténuation du REM
  
- ▶ **Ajout de 2,3 M km-voitures pour le réseau du métro** pour un total de 92,4 M km-voitures, soit une hausse de 2,6 % par rapport au budget 2019
  
- ▶ **Ajout de 207 350 déplacements au transport adapté** pour un total de 4,6 M, soit une hausse de 4,7 % par rapport au budget 2019

# Budget 2020 - Offre de service bus

- Améliorations du service en 2020 (+ 186 000 heures)
  - Bonifier la desserte des pôles d'emplois (ex.: ligne express 428 – parc industriel de l'Est) et des pôles de développement (ex: ligne express 496 – Victoria)
  - Renforcer les mesures mises en place pour le Mouvement orange (ex.: ligne express 445 – Papineau)
  - Assurer un meilleur confort à bord des bus
  - Bonifier les mesures d'atténuation liées au REM
- Poursuite des bonifications du service de 2019 (+ 79 000 heures)
  - Mouvement orange, ligne 25 - Angus, ligne 496 - Express Lachine
  - Ajout de battements pour travaux
  - Révision des temps de parcours

# Bus: évolution du service

(en millions d'heures)



# Bus: autres mesures d'amélioration

- Mise en service de 34 bus électriques
- Remplacement de 109 bus diesel par des bus hybrides: climatisés, deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant et rampes avant, ports USB
- Déploiement de nouveaux valideurs plus performants, notamment aux portes arrière des bus articulés
- Installation de 295 nouveaux abribus au design moderne

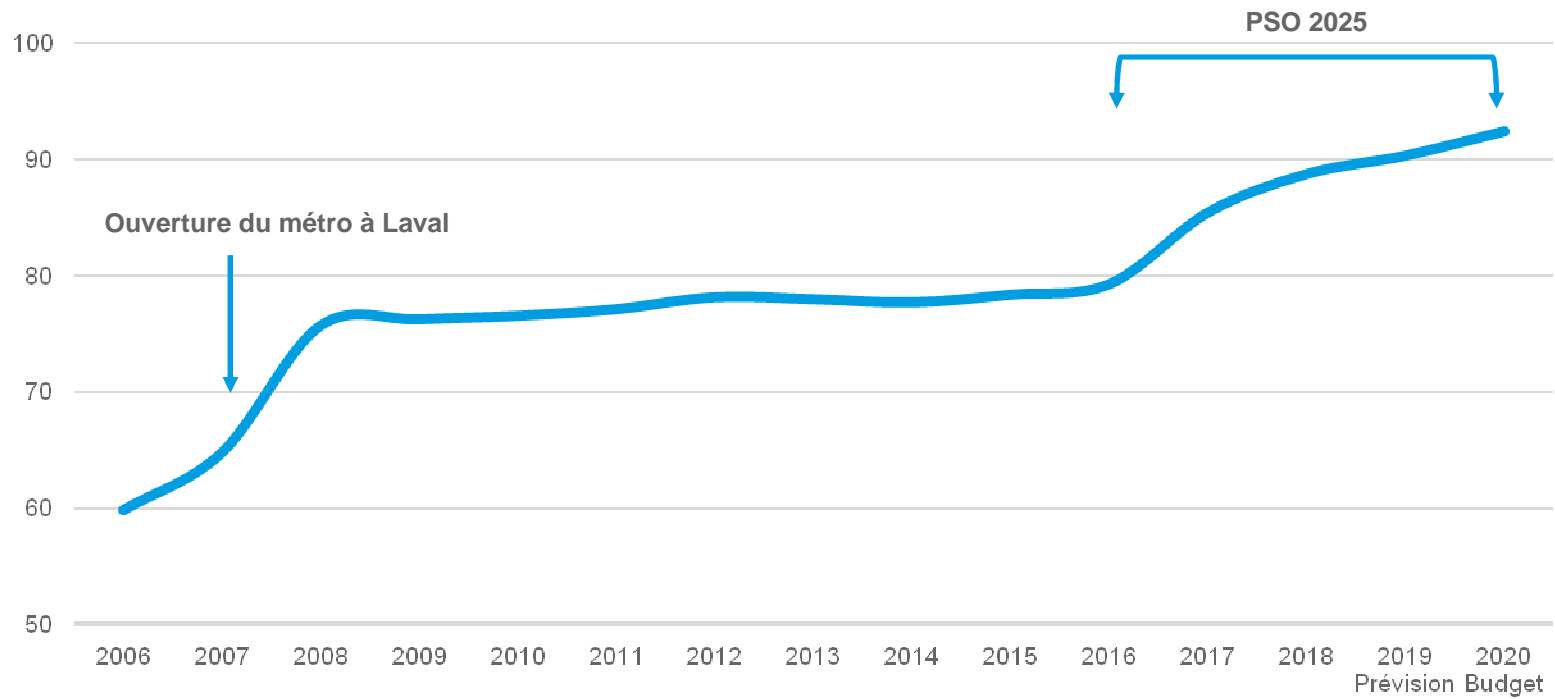
# Budget 2020 - Offre de service métro

- Amélioration de service de + 2,3 M km-voiture
  - Ajout d'un train en pointe sur la ligne verte
  - Service aux 5 minutes en pointe sur toutes les lignes
  - Service aux 5 minutes en interpointe sur les lignes verte et orange
  - Diminution de l'intervalle à 8 minutes en début et fin de service sur les lignes verte, orange et bleue



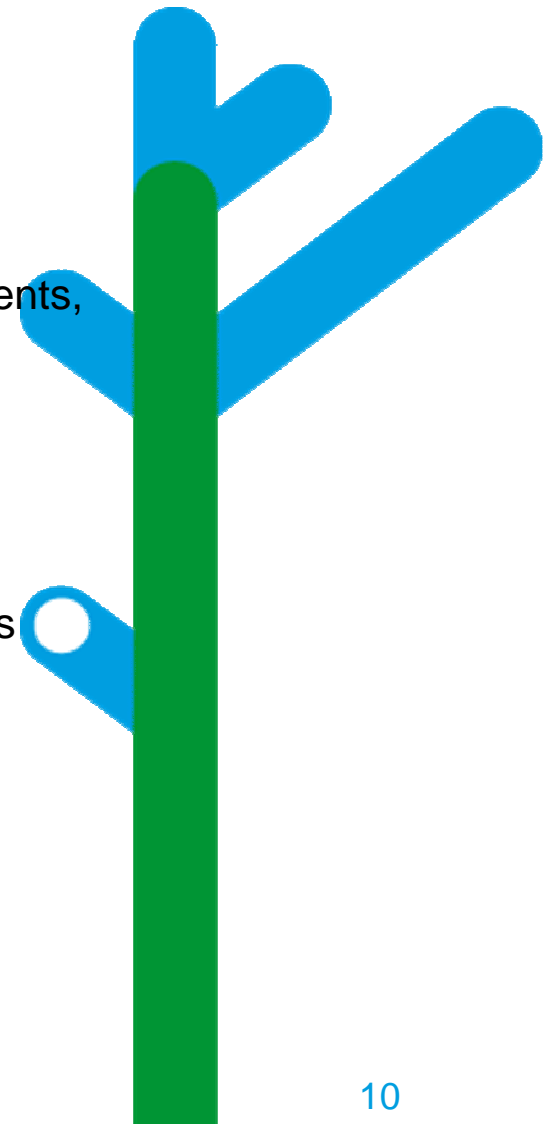
# Métro: évolution du kilométrage

(en millions de km)



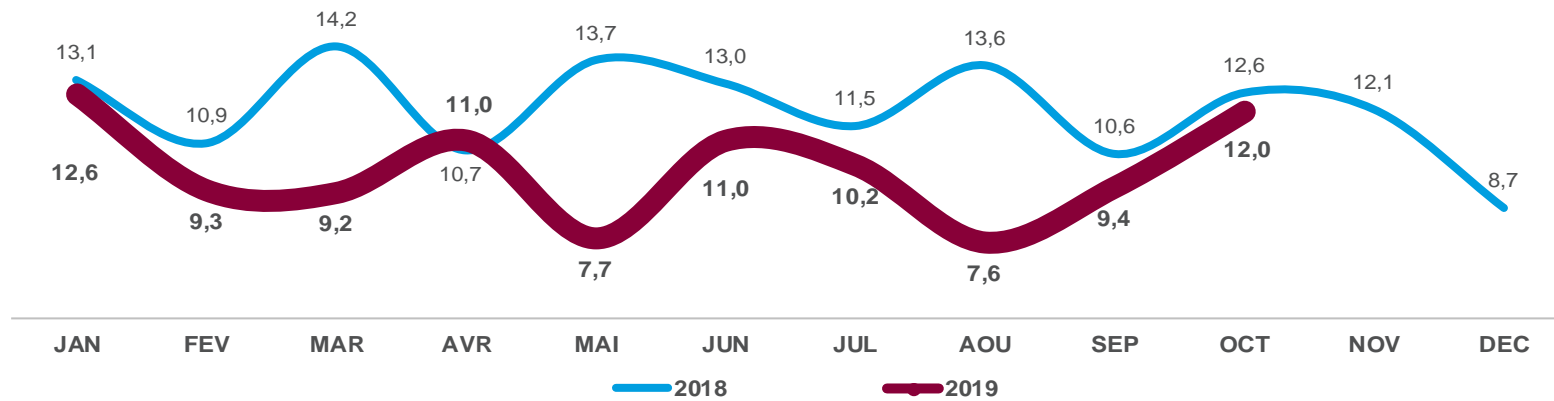
# Métro: autres mesures d'amélioration

- Début de l'arrivée des 17 trains AZUR destinés à la ligne verte (7 en 2020 et 10 en 2021)
- 5 M\$ pour l'ajout d'employés pour le soutien aux déplacements, l'amélioration du service après-vente dans 53 loges et l'optimisation du réseau
- Fin du déploiement du réseau mobile (dans les 8 stations restantes)
- Poursuite de l'accessibilité universelle : 2 nouvelles stations accessibles pour porter le total à 18 stations à la fin 2020 + chantiers dans 14 stations.
- Réfection de 8 escaliers mécaniques
- Implantation de la nouvelle signalétique dans 6 stations
- Début du déploiement d'afficheurs aux entrées des stations pour l'état de service

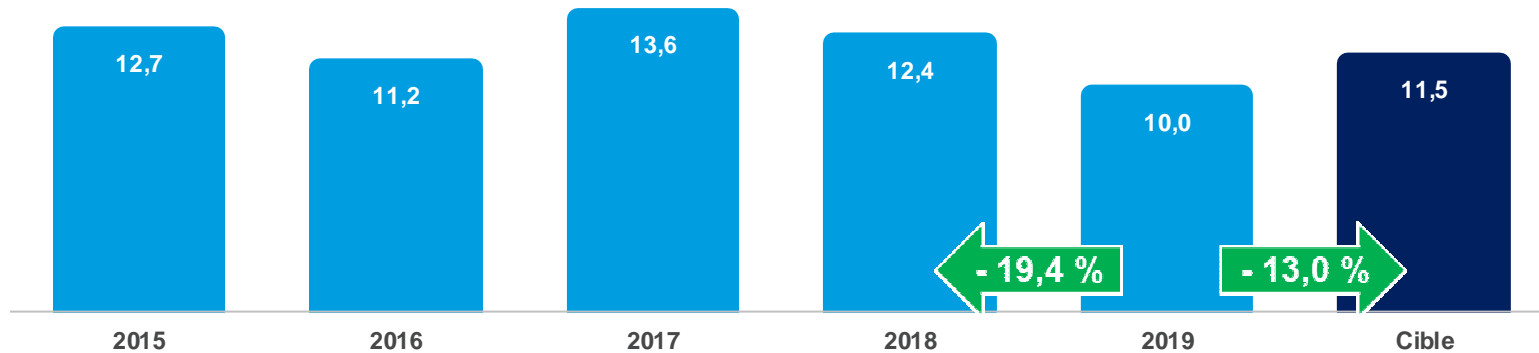


# Métro: incidents de 5 min et +

par million de km au 31 octobre 2019

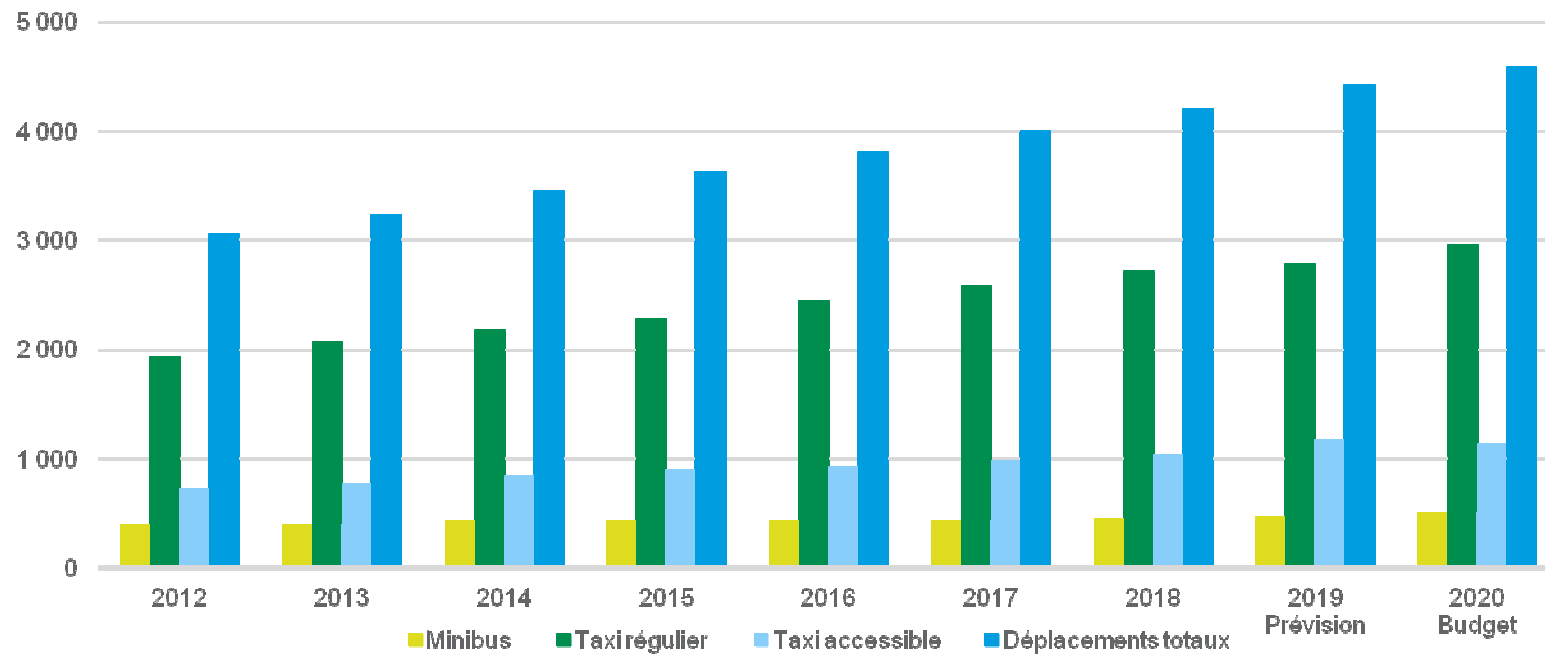


## Résultats cumulatifs



# Transport adapté : évolution des déplacements

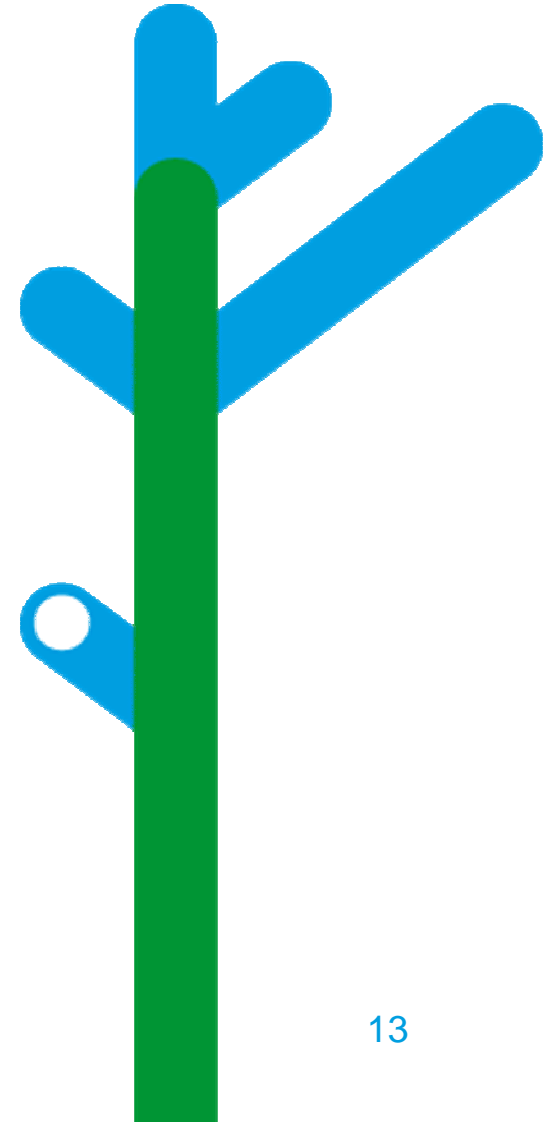
(en milliers)



Une augmentation moyenne de 5,2 % par année depuis 2013

# Transport adapté: autres mesures d'amélioration

- 4,2 M\$ pour soutenir la croissance
  - Manque à gagner de 40 M\$ depuis 2012
- Déploiement d'EXTRA connecte pour aviser de l'arrivée imminente du transport par texto ou appel automatisé
- Stratégie de mobilité inclusive (formation)



# Budget 2020 vs Budget 2019

(en millions de dollars)

	Budget 2019	Budget 2020	Écart
<b>Revenus</b>			
Revenus provenant de l'ARTM			
> Rémunération liée à l'exploitation	1 263,3	1 328,5	65,2
> Contributions aux immobilisations	149,9	162,3	12,4
> Mesures d'atténuation pour le REM	-	15,4	15,4
Autres revenus d'exploitation	47,7	44,0	(3,7)
<b>Total des revenus</b>	<b>1 460,9</b>	<b>1 550,2</b>	<b>89,3</b>
<b>Dépenses</b>			
Dépenses d'exploitation	1 311,0	1 387,8	76,8
Service de la dette net	134,1	148,4	14,3
Budget spécial d'exploitation	15,8	14,0	(1,8)
<b>Total des dépenses</b>	<b>1 460,9</b>	<b>1 550,2</b>	<b>89,3</b>
<b>Surplus / (Déficit)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

# Budget 2020

## Principales variations des dépenses d'exploitation

(en millions de dollars, par rapport au budget 2019)

➤ Ajouts de service	28,2
➤ Indexation des salaires et autres coûts de rémunération	27,1
➤ Mesures d'atténuation pour le REM	15,4
➤ Indexation des biens et services	6,2
➤ Amélioration de l'expérience client	5,0
➤ Autres variations	0,3
➤ Transfert coûts d'exploitation OPUS	(5,4)
	<hr/>
	<b>76,8</b>
	<hr/> <hr/>

# Budget 2020

## Variation des effectifs payés (équivalent temps plein)

	Budget 2019	Ajout de service	Amélioration de l'expérience client	Coûts récurrents des projets	Conversion <sup>(1)</sup>	Autres	Budget 2020
Gestionnaires	237		1			7	244
Prof. et employés de bureau non syndiqués	110					4	114
Professionnels syndiqués	347		8	5		10	370
Employés de bureau syndiqués	871	8	8	9	3	10	910
Cadres d'exploitation	414	20	4				438
Commis divisionnaires	194	10				10	213
Contremaîtres	188	8				14	210
Inspecteurs	163	8	9				180
Chauffeurs, opérateurs et agents station	4 180	190	11			22	4 403
Employés d'entretien	2 296	75		2	30	4	2 407
<b>Total</b>	<b>9 000</b>	<b>319</b>	<b>41</b>	<b>16</b>	<b>33</b>	<b>81</b>	<b>9 490<sup>(2)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Conversion de services professionnels en 3 analystes au TII et conversion de temps supplémentaire en 30 postes d'employés d'entretien

<sup>(2)</sup> Exclut 850 effectifs financés par les projets d'investissement



# Budget 2020

## Évolution du budget par grandes catégories

	2020		2019		2018		2017		2016		2015	
	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %
Ajout et amélioration de service	48,6	3,3 %	14,7	1,1 %	22,4	1,7 %	23,1	1,7 %	1,1	0,1 %	9,9	0,7 %
Dépenses liées aux immobilisations	13,8	0,9 %	21,9	1,6 %	15,9	1,2 %	8,5	0,6 %	20,5	1,3 %	20,0	1,3 %
Dépenses courantes	26,9	1,8 %	33,3	2,4 %	25,2	1,9 %	8,1	0,6 %	16,5	1,1 %	(9,9)	-0,7 %
<b>Total des dépenses</b>	<b>89,3</b>	<b>6,1%</b>	<b>69,9</b>	<b>5,0%</b>	<b>63,5</b>	<b>4,8%</b>	<b>39,7</b>	<b>2,9%</b>	<b>38,1</b>	<b>2,5%</b>	<b>20,0</b>	<b>1,3%</b>



# **Programme des immobilisations 2020-2029**

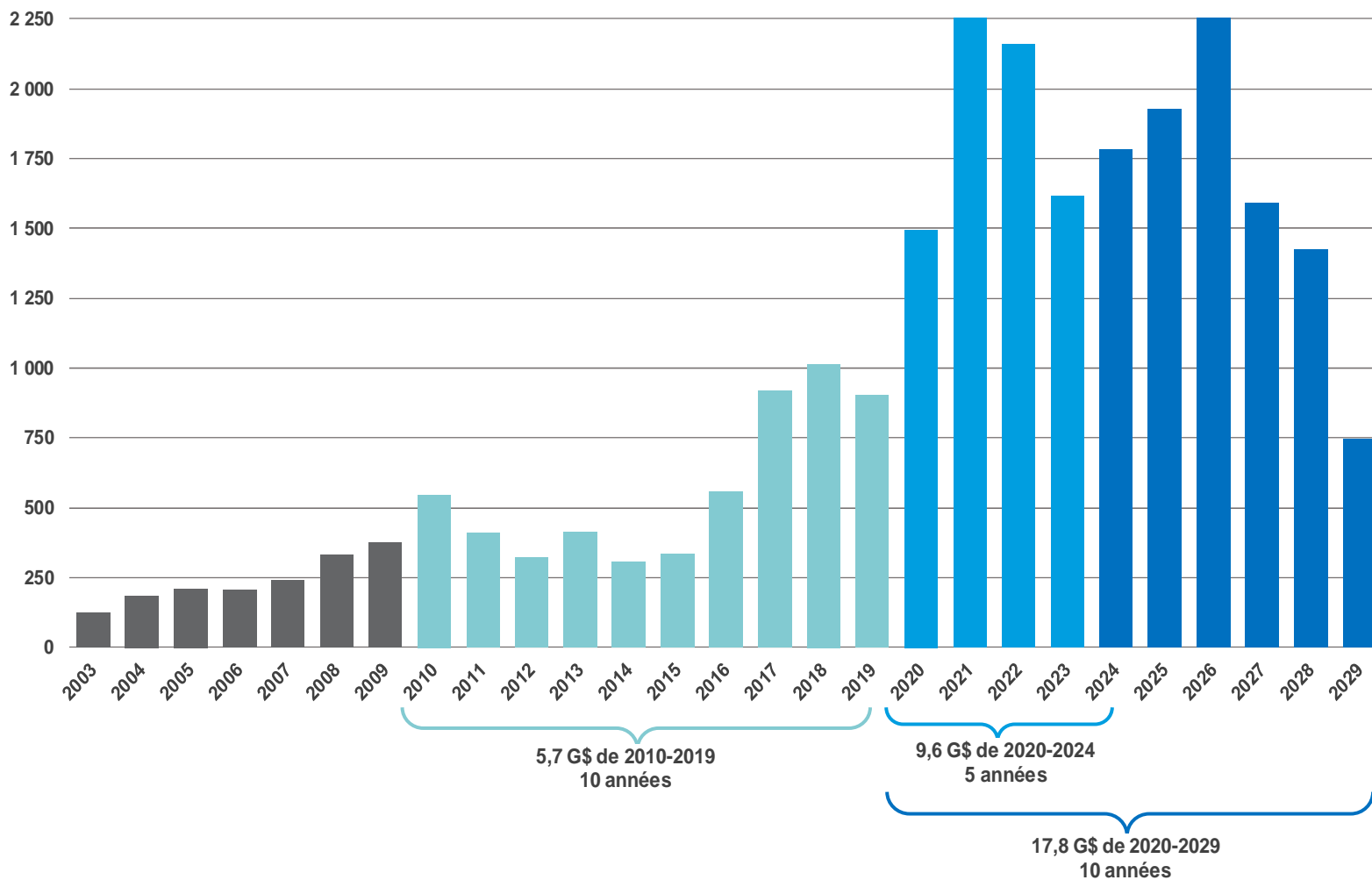
# Sommaire du PI 2020-2029

(en millions de dollars)	Nb Projets	2019 et avant	2020	2021 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029	En % total
Total des projets autorisés	61	4 374	1 401	5 179	10 954	6 571	37 %
Total des projets en définition	15	6	61	4 380	4 447	4 441	25 %
Total des projets en identification	25	2	33	10 156	10 191	6 784	38 %
<b>Total des investissements</b>	<b>101</b>	<b>4 382</b>	<b>1 495</b>	<b>19 715</b>	<b>25 593</b>	<b>17 795</b>	<b>100 %</b>

# Faits saillants – PI 2020-2029

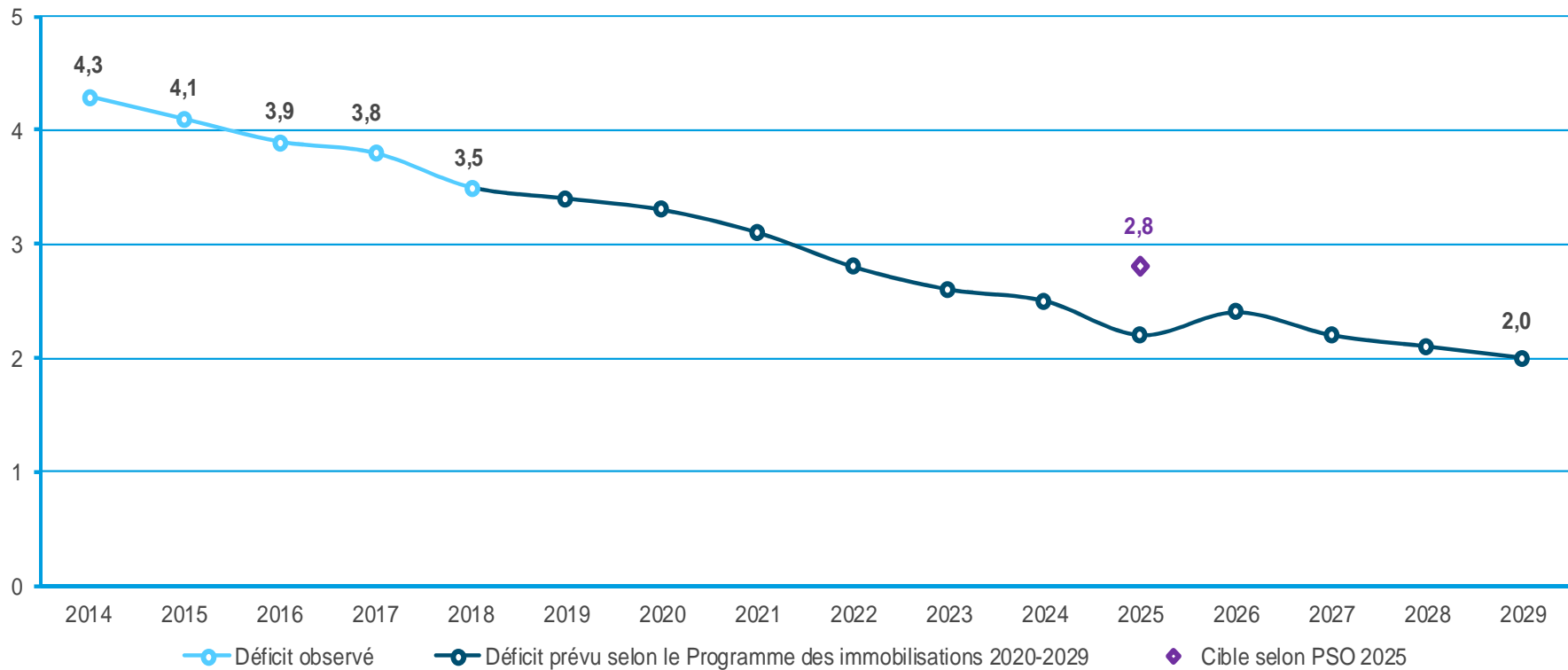
- Montant total pour l'ensemble des projets : 17,8 G\$
- Projets autorisés :
  - 6,6 G\$ soit environ 37 % de la valeur totale des projets dont 4,4 G\$ au cours des 3 prochaines années;
  - 30 principaux projets représentent 97 % de la valeur totale;
  - Projets de maintien des actifs représentent 68 % de la valeur totale.
- Projets en définition / identification :
  - 11,2 G\$ soit environ 63% de la valeur totale des projets;
  - 40 projets notamment :
    - Le prolongement de la ligne Bleue et ses projets connexes (4,2 G\$);
    - Les projets relatifs au déploiement de la stratégie d'électrification du réseau bus incluant le matériel roulant et les infrastructures (3,8 G\$).
- Ces investissements sont rendus possibles grâce à l'appui financier indéfectible de nos partenaires que sont l'agglomération de Montréal, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

# Historique des investissements



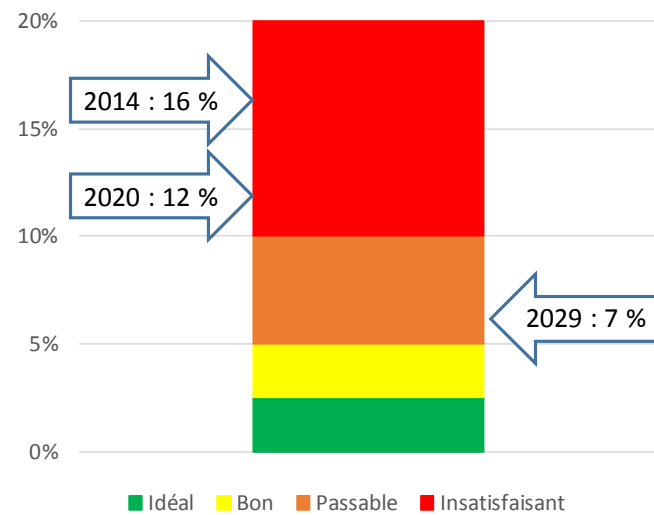
# Déficit de maintien d'actifs

► Diminution de 4,3 G\$ en 2014 à 3,3 G\$ en 2020

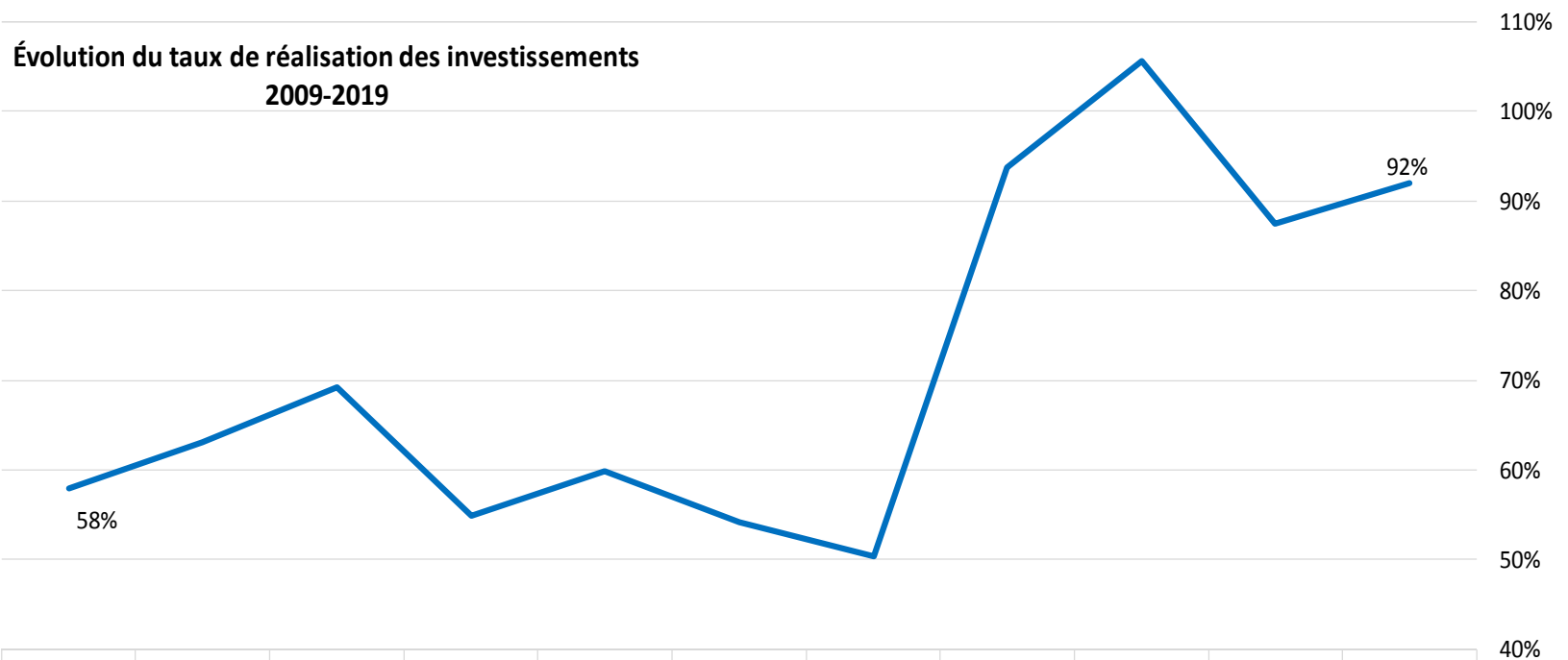


# Déficit de maintien d'actifs (suite)

## ► Indice de condition du parc



# Taux de réalisation des projets

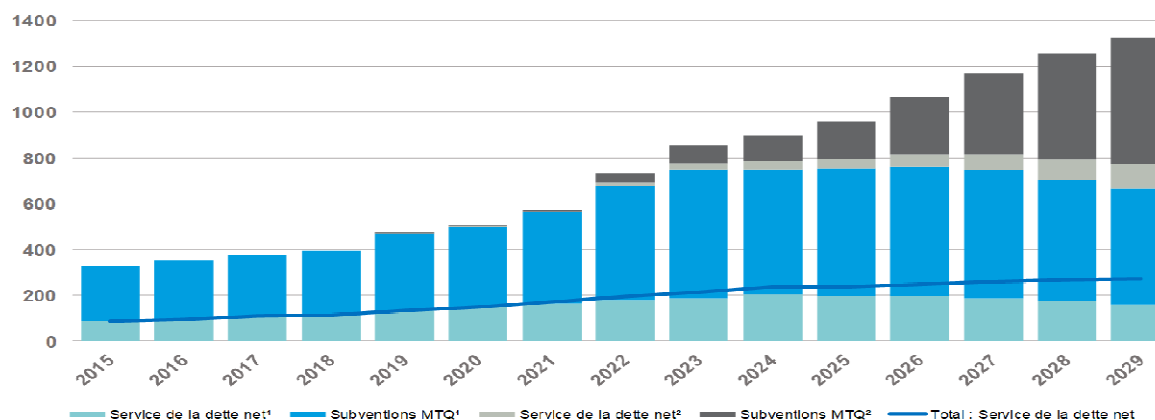


	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Taux en %	58%	63%	69%	55%	60%	54%	50%	94%	106%	87%	92%
En M\$	378 M\$	547 M\$	409 M\$	322 M\$	414 M\$	306 M\$	334 M\$	559 M\$	918 M\$	1 015 M\$	823 M\$



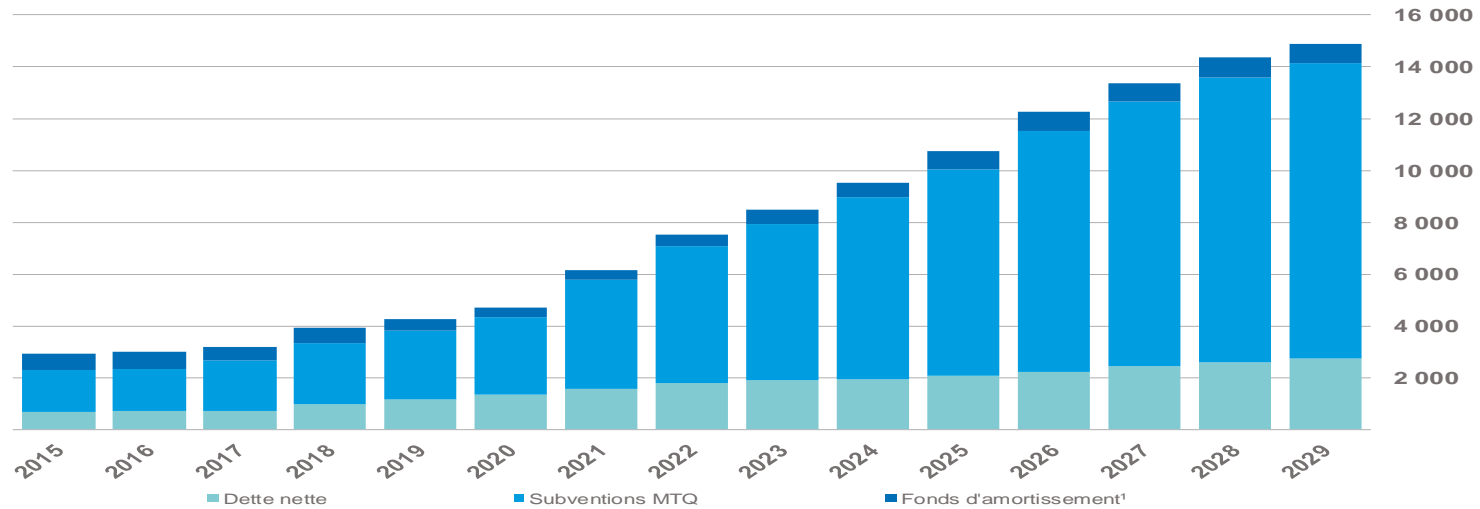
# Évolution du service de la dette

(En millions de dollars)	2015	2016	2017	2018	Prévisions										
					2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Projets autorisés</b>															
Service de la dette brut <sup>1</sup>	327,6	353,7	378,2	395,8	471,4	503,4	561,2	679,3	750,6	750,3	754,3	764,0	746,0	703,4	666,7
Subventions MTQ <sup>1</sup>	241,2	257,2	266,8	280,6	337,3	355,7	396,2	500,0	562,1	548,8	557,8	567,3	557,1	525,6	504,5
<b>Service de la dette net<sup>1</sup></b>	<b>86,3</b>	<b>96,6</b>	<b>111,5</b>	<b>115,2</b>	<b>134,1</b>	<b>147,8</b>	<b>165,0</b>	<b>179,3</b>	<b>188,5</b>	<b>201,5</b>	<b>196,5</b>	<b>196,7</b>	<b>188,9</b>	<b>177,8</b>	<b>162,2</b>
<b>Projets en définition et identification</b>															
Service de la dette brut <sup>2</sup>	-	-	-	-	0,0	0,9	13,0	53,1	102,2	148,9	206,2	299,0	426,0	551,5	659,9
Subventions MTQ <sup>2</sup>	-	-	-	-	0,0	0,3	6,9	38,0	75,4	114,4	163,9	246,8	356,2	461,7	551,4
<b>Service de la dette net<sup>2</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>6,1</b>	<b>15,0</b>	<b>26,8</b>	<b>34,5</b>	<b>42,3</b>	<b>52,2</b>	<b>69,9</b>	<b>89,9</b>	<b>108,5</b>
<b>Total</b>															
Service de la dette brut	327,6	353,7	378,2	395,8	471,4	504,4	574,2	732,4	852,8	899,1	960,5	1 063,0	1 172,1	1 254,9	1 326,6
Subventions MTQ	241,2	257,2	266,8	280,6	337,3	356,0	403,1	538,0	637,5	663,2	721,7	814,2	913,2	987,3	1 055,9
<b>Total : Service de la dette net</b>	<b>86,3</b>	<b>96,6</b>	<b>111,5</b>	<b>115,2</b>	<b>134,1</b>	<b>148,4</b>	<b>171,1</b>	<b>194,3</b>	<b>215,3</b>	<b>236,0</b>	<b>238,8</b>	<b>248,8</b>	<b>258,8</b>	<b>267,6</b>	<b>270,7</b>



# Évolution de la dette nette

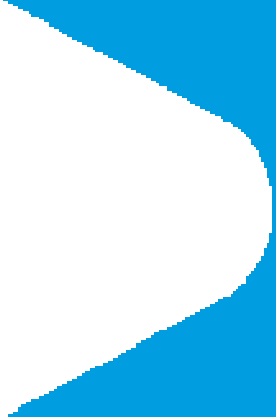
(En millions de dollars)	Prévisions															
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fonds d'amortissement <sup>1</sup>	504	607	663	521	609	436	350	360	436	558	588	686	723	712	776	730
Subventions MTQ	1 080	1 630	1 631	1 959	2 373	2 660	3 008	4 215	5 280	6 041	6 996	7 960	9 268	10 209	10 995	11 413
Dette nette	590	693	721	732	973	1 176	1 343	1 578	1 797	1 900	1 954	2 084	2 254	2 454	2 614	2 743
<b>Total</b>	<b>2 174</b>	<b>2 930</b>	<b>3 014</b>	<b>3 213</b>	<b>3 955</b>	<b>4 271</b>	<b>4 701</b>	<b>6 154</b>	<b>7 513</b>	<b>8 499</b>	<b>9 539</b>	<b>10 730</b>	<b>12 245</b>	<b>13 374</b>	<b>14 385</b>	<b>14 886</b>



# Principaux projets autorisés

Les projets majeurs ci-dessous sont détaillés à l'annexe 1 :

- Acquisitions de bus (963 bus)
- Centre de transport Bellechasse (Infra. stratégie 300 bus)
- Agrandissement de 3 centres de transport (Infra. stratégie 300 bus)
- Centre de transport – Est de Montréal (Infra. stratégie 300 bus)
- Complexe Crémazie
- AZUR (71 trains, dont 54 sont déjà reçus)
- Réno-Systèmes 3, 4 et 5
- Réno-Infrastructures 1, 2 et 3
- Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1 et 2
- Prolongement de la ligne Bleue
- Garage Côte-Vertu



# **Annexe 1**

## **Principaux projets autorisés**

# Acquisition de bus



Coût total : 1 225 M\$	Financement : SOFIL – 85 % / PAFFITC - 90 % / PAGTCP - 50 % et 60 %	Échéance : 2024
------------------------	---	-----------------

Ce projet a pour objectif d'acquérir et d'intégrer 963 bus hybrides ou électriques équipés d'un système de climatisation, dont 300 bus en ajout pour la période 2019-2020.

Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Remplacement	99	109	54	80	56	100	498
Ajout	31	269	51	32	44	38	465
<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>378</b>	<b>105</b>	<b>112</b>	<b>100</b>	<b>138</b>	<b>963</b>

Ajout des 300 bus

**Activités** : Période 2019 - 2024 : 963 bus

- Remplacement de 498 bus et ajout de 465 bus dont 165 bus en option

## Bénéfices :

- Améliorer l'expérience client : climatisation, port USB;
- Accessibilité universelle (2 emplacements pour les fauteuils roulants);
- Améliorer et augmenter le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- Augmenter le nombre de sorties en pointe;
- Maintenir le parc en bon état (âge moyen autour de 8 ans) et contribuer à la réduction des GES.

# Centre de transport Bellechasse



Coût total : 254 M\$ \*

Financement : PAGTCP – 75 % / PAFFITC – 90 %

Échéance : 2022

Ce nouveau bâtiment remplacera le centre de transport St-Denis qui a été construit en 1958.

## Activités :

➤ En mars 2019, octroi du contrat de démolition, de décontamination et d'excavation du terrain. Les plans et devis sont en cours de réalisation pour l'octroi, dès le début de 2020, de divers contrats de constructions (lots).

Le projet consiste :

- À construire un bâtiment d'une superficie totale d'environ 60 000 m<sup>2</sup> répartis sur quatre niveaux dont un hors terre et trois souterrains, recouvert d'un espace vert extérieur afin d'accueillir et d'entretenir jusqu'à 250 bus de tous types (hybrides et électriques);
- Axé sur le développement durable et l'accessibilité universelle, ce bâtiment vise d'obtention de l'accréditation LEED OR.

## Bénéfices :

- Répondre au besoin de 300 bus supplémentaires pour offrir un meilleur service à la clientèle;
- Économiser près de 60 % au niveau de l'énergie et réduire les GES de 60 %;
- Contribuer au plan d'électrification du gouvernement du Québec en permettant d'accueillir des bus électriques.

*\* Le budget du projet fait l'objet d'une analyse détaillée qui pourrait amener une révision à la hausse.*

# Agrandissement de 3 centres de transport

Coût total : 219 M\$	Financement : PAGTCP – 75 %	Échéance : 2021
Le projet d'agrandissement des centres de transport Anjou, Legendre et Saint-Laurent permettra d'accueillir 160 bus.		
<b>Activités :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ En juin 2019, octroi du contrat conception – construction;</li><li>➤ La livraison des 3 CT est prévue progressivement de 2020 à 2021.</li><li>➤ Le projet consiste :<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Une extension de l'aire de stationnement des bus, des locaux du personnel et des équipements associés;</li><li>➤ Une extension de l'aire d'entretien des bus, des locaux et des équipements associés;</li><li>➤ Ce projet inclura également la mise en place de mesures transitoires permettant de réaliser les travaux de construction tout en assurant le maintien des activités d'exploitation, et ce, dans les meilleures conditions de sécurité.</li></ul></li></ul>		
<b>Bénéfices :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Répondre au besoin de 300 bus supplémentaires pour offrir un meilleur service à la clientèle;</li><li>➤ Permettre l'électrification éventuelle du réseau des bus;</li><li>➤ Bonifier l'offre de service Bus.</li></ul>		

# Centre de transport – Est de Montréal

Coût total : 315 M\$	Financement : PAGTCP – 87 %	Échéance : 2023
<p>Le devancement de la construction d'un nouveau centre de transport pour l'est de Montréal est requis en complément à la stratégie de gestion des espaces de remisage. Il permettra à la STM d'entreprendre l'électrification du parc d'autobus ainsi que la reprise de la croissance du parc de véhicules.</p>		
<p><b>Activités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ En 2019, octroi d'un contrat de services professionnels afin de réaliser l'étude de faisabilité;</li><li>➤ Les procédures pour l'acquisition du terrain sont en cours de finalisation;</li><li>➤ Le projet consiste :<ul style="list-style-type: none"><li>➤ À construire un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 autobus à propulsion hybride et électrique ainsi qu'à aménager un stationnement de 300 cases;</li><li>➤ Le bâtiment comprendra des aires intérieures et extérieures de remisage des bus, des entrepôts et des espaces extérieurs pour les réservoirs et les livraisons, des salles mécaniques et électriques et des espaces administratifs pour l'exploitation;</li><li>➤ Ce bâtiment vise d'obtention de l'accréditation LEED OR.</li></ul></li></ul> <p><b>Bénéfices :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Répondre au besoin de 300 bus supplémentaires pour offrir un meilleur service à la clientèle;</li><li>➤ Permettre l'électrification éventuelle du réseau Bus;</li><li>➤ Bonifier l'offre de service Bus.</li></ul>		

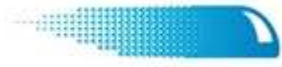


# Complexe Crémazie



Coût total : 263 M\$	Financement : SOFIL – 85 % PAFFITC – 90 %	Échéance : 2022
Reconstruction du complexe Crémazie qui abrite un atelier principalement utilisé pour les activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces.		
<b>Activités :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ En 2019, les travaux de construction se sont poursuivis. La première phase a été complétée, incluant des ateliers d'entretien autobus (tôlerie, soudure, usinage, outillage, centre de coupe, etc.), le secteur de la formation (bureaux, salles, simulateur métro), des salles de réunions et des bureaux administratifs. Les travaux des phases 2 et 3 seront terminés d'ici la fin de 2021. Finalement, les déménagements et réaménagements se termineront à la fin 2022.</li><li>➤ Ce projet consiste :<ul style="list-style-type: none"><li>➤ À construire un nouveau bâtiment d'une superficie de 40 000 mètres carrés adapté aux besoins d'entretien et selon les nouvelles technologies (bus hybrides et électrique);</li><li>➤ Ce bâtiment vise d'obtention de l'accréditation LEED OR.</li></ul></li></ul>		
<b>Bénéfices :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Optimiser les activités d'exploitation en générant des économies récurrentes annuellement;</li><li>➤ Éviter certains coûts d'exploitation;</li><li>➤ Accroître la mobilisation des employés.</li></ul>		

# AZUR



Coût total : 2 716 M\$	Financement : 17 trains : EBI - 90% Infrastructures et 54 trains : PAGTCP - 75%	Échéance : 2021 (2023 acceptation définitive 17 trains)
------------------------	--	--

Ces projets ont pour objectif l'acquisition de 71 trains de type « boa » ainsi que la modification des infrastructures (ateliers et systèmes).

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
Maintien	12	19	7	-	7	10	55
Développement	-	3	11	2	-	-	16
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>71</b>

### Activités :

- ▶ Trains Phase I : Acceptation provisoire du 54<sup>e</sup> train a été complétée en juin 2019 ; les livraisons d'outillages spécialisés et des pièces de rechange devraient se terminer au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.
- ▶ Trains Phase II : Avenant autorisé afin d'acquérir 17 trains additionnels AZUR ; l'acceptation provisoire du 1<sup>er</sup> train est prévu en mai 2020;
- ▶ Modifications des ateliers et des équipements métro pour permettre l'intégration des nouvelles voitures Azur tant pour l'exploitation que pour l'entretien.

### Bénéfices :

- ▶ Accroître la capacité de transport de 8 % pour la clientèle;
- ▶ Améliorer la fiabilité du métro;
- ▶ Accroître l'expérience client (confort accru et systèmes d'information à la fine pointe de la technologie).
- ▶ Les 71 trains AZUR permettront de desservir 100 % de la ligne orange et 80 % de la ligne verte;

# Réno-Systèmes 3, 4 et 5



Coût total : 1 888 M\$	Financement : PAGTCP – 75% / FCC - 33 % / PAFFITC – 90 %	Échéance : 2026
<p>Réno-Systèmes a pour objectif le remplacement, la 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.</p>		
<p><b>Réalisations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Réseau cellulaire : à la fin 2019, 61 stations seront déployées (68 stations à la fin 2020);</li><li>➤ Poste de ventilation Bishop : fin des travaux 2019.</li></ul> <p><b>Activités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Accessibilité des stations (Viau, Mont-Royal et Berri-UQAM ligne verte);</li><li>➤ Réfection des postes de ventilation et de district;</li><li>➤ Remplacement et réfection des équipements de voie, d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication;</li></ul> <p><b>Bénéfices :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure et diminution des interruptions de service);</li><li>➤ Améliorer l'accessibilité universelle;</li><li>➤ Améliorer la communication à la clientèle (sonorisation);</li><li>➤ Améliorer le temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.</li></ul>		

# Réno-Infrastructures 1, 2 et 3



Coût total : 1 047 M\$	Financement : PAGTCP – 75 % PAFFITC – 90 %	Échéance : 2027
<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 mécaniques et d'électricité.</p>		
<p><b>Réalisations 2019 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Réfection de stations : Honoré-Beaugrand;</li><li>➤ Réfection Tunnel : Réfection tunnel arrière-gare ligne jaune.</li></ul> <p><b>Activités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Réfection de stations : Henri-Bourassa, Berri-UQAM, McGill, Beaudry, Papineau, Jean-Talon, Viau, Côte-Vertu;</li><li>➤ Rétro-installation de signalétique : Angrignon, Préfontaine, Jolicœur et Lionel-Groulx;</li><li>➤ Éclairage de stations, canalisation et autres : Côte-des-Neiges, Édouard-Montpetit, Fabre, Joliette, de Castelnau, Acadie, De Castelnau, Fabre, Lionel-Groulx, McGill, Atwater.</li></ul> <p><b>Bénéfices :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Maintenir la fiabilité, l'état, la disponibilité et la sécurité du réseau du métro tout en réduisant le déficit de maintien d'actifs.</li></ul>		



## Programme d'accessibilité – métro : phase 1 et 2

Coût total : 536 M\$ \*

Financement : PAGTCP – 75 % / PAFFITC – 90 %

Échéance : 2027

Le programme Accessibilité, en rendant universellement accessibles les stations du réseau du métro, vise à améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle.

### Activités :

La STM rendra accessibles universellement 41 stations de métro d'ici 2025.

Pour ce faire, la phase 1 et 2 du programme prévoit la mise en service d'ascenseurs dans 26 stations\* d'ici 2027 :

Phase 1 : 14 stations d'ici 2023 :

- |                    |              |                     |
|--------------------|--------------|---------------------|
| ➤ Angrignon        | ➤ Jean-Talon | ➤ Place-des-Arts    |
| ➤ Atwater          | ➤ Jolicoeur  | ➤ Place-Saint-Henri |
| ➤ Édouard-Monpetit | ➤ Longueuil  | ➤ Préfontaine       |
| ➤ D'Iberville      | ➤ McGill     | ➤ Villa-Maria       |
| ➤ Jean-Drapeau     | ➤ Outremont  |                     |

Phase 2 : 12 stations d'ici 2027 :

- |                   |            |                          |
|-------------------|------------|--------------------------|
| ➤ Berri-UQAM L4   | ➤ Jarry    | ➤ Pie-IX                 |
| ➤ Cadillac        | ➤ Namur    | ➤ Saint-Michel           |
| ➤ Côte-des-Neiges | ➤ Papineau | ➤ Sherbrooke             |
| ➤ De l'Église     | ➤ Parc     | ➤ Université-de-Montréal |

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

### Bénéfices :

- Améliorer l'accessibilité physique des infrastructures pour la clientèle;
- Faciliter les déplacements verticaux et fidéliser davantage la clientèle;

\* Le budget du projet fait l'objet d'une analyse détaillée qui pourrait amener une révision à la hausse.

# Prolongement de la ligne Bleue



Coût total : 829 M\$\*

\* Budget intérimaire

Financement : PAGTCP – 100% / PAFFITC et  
EBI 100 %

Échéance phase actuelle:  
2020

La portée globale du Projet consiste en la construction de 5 stations (de Saint-Michel à Anjou) sur 5,8 km, de 2 terminus autobus, d'un stationnement incitatif souterrain, d'un garage, d'un centre d'attachement, d'un centre de service, d'un poste de district et de 6 structures auxiliaires. La mise en service est prévue pour 2026.

## Activités :

Les principales activités traitées lors de la phase actuelle sont :

- ▶ Mettre en place le Bureau de projets;
- ▶ Rédiger les différents documents nécessaires à la réalisation des étapes subséquentes, notamment le dossier d'affaires et les spécifications techniques;
- ▶ Préparer les plans et devis détaillés des équipements systémiques métro;
- ▶ Procéder à l'acquisition / expropriation de terrains et d'immeubles;
- ▶ Réaliser des travaux liés aux Réseaux Techniques Urbains (RTU);
- ▶ Réaliser le tunnel piétonnier reliant la station du service par bus (SRB Pie-IX);
- ▶ L'approbation du dossier d'affaires au Conseil des ministres est prévu en septembre 2020.

## Bénéfices :

- ▶ Améliorer la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal;
- ▶ Favoriser la mobilité durable et réduire les GES par kilomètre-passager;
- ▶ Appuyer le développement urbain et économique;
- ▶ Consolider le réseau de transport collectif;
- ▶ Accroître la part modale en majorant son offre de service et en augmentant l'achalandage.

# Garage Côte-Vertu



Coût total : 418 M\$ \*

Financement : PAGTCP – 75 % / PAFFITC – 90 %

Échéance : 2021

Le projet Garage Côte-Vertu vise la construction d'un garage et de sa voie de raccordement aux voies exploitées à la station Côte-Vertu. Tel que prévu dans les plans de développement du réseau du métro, le projet consiste à ajouter 10 positions de garage supplémentaires permettant de répondre aux besoins futurs.

## Activités :

- ▶2019 : Travaux d'excavation terminés; travaux de bétonnage en cours; début d'installation des équipements métro (Voie, Énergie, Installations motorisées, TCPE);
  - ▶2020 : Finalisation des travaux de bétonnage et poursuite de l'installation des équipements métro;
  - ▶Été 2020 : Fermeture de la station Côte-Vertu et mesures transitoires pour 11 semaines afin de permettre l'installation d'un appareil de voie en avant-gare de la station;
  - ▶2021 : Travaux d'architecture, de drainage et d'aménagement extérieurs. Préparation de la mise en route des différents systèmes incluant la commande centralisée, finalisation du projet et mise en service du garage.
- ## Bénéfices :
- ▶Améliorer la qualité du service sur la ligne orange en période de pointe grâce à une augmentation de la fréquence de service;
  - ▶Garer le nombre de trains requis pour soutenir l'augmentation de l'offre de service en vue de répondre à l'accroissement prévu de l'achalandage.

*\* Le budget du projet fait l'objet d'une analyse détaillée qui pourrait amener une révision à la hausse.*



# **Annexe 2**

## **Accessibilité universelle et développement durable**



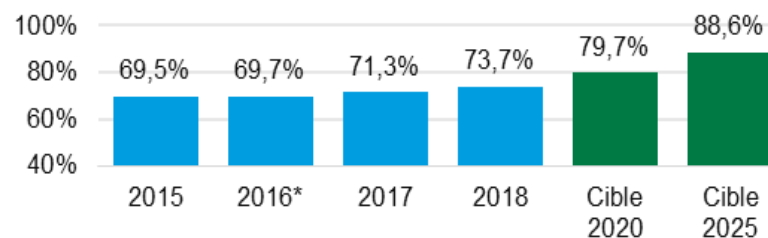
# Accessibilité universelle

- Il y a 25 ans, la STM a pris le virage de l'accessibilité universelle.
- À la fin de 2019, un total de 16 stations seront accessibles.
- D'ici la fin 2020, 18 stations seront accessibles et des chantiers de construction seront en cours dans 14 stations.
- La STM maintient le cap pour 2025: 41 stations de métro seront dotées d'ascenseurs et 100% des bus seront munis de rampes avant.
- Développement d'une stratégie d'éducation de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles à l'utilisation du réseau régulier.

# Développement durable et GES

- La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Pour chaque tonne de GES émise par ses activités, elle permet d'en éviter 20 dans la région de Montréal.
- Globalement, la STM et ses usagers contribuent à éviter l'émission de plus de 2,3 millions de tonnes de gaz à effet de serre par année.
- Les émissions de GES évitées par le transport collectif de la STM représentent l'équivalent de près de 15 % de l'effort de réduction à venir des GES au Québec selon sa cible de réduction pour 2030.
- Grâce à son réseau de métro 100 % électrique et à un parc de bus hybrides en croissance, la STM affichait en 2018 un taux de déplacements ayant recours à l'électricité de 73,7 %.
- Afin de contribuer aux objectifs de réduction de GES de Montréal, la STM vise à augmenter cette proportion à 88,6 % d'ici 2025.
- Les bus diesel en fin de vie sont remplacés par des bus hybrides ou électriques jusqu'au plus tard en 2025, moment où la STM vise à n'acquérir que des bus 100 % électriques.

Déplacements sur le réseau ayant recours à l'électricité





# **Annexe 3**

## **Principales variations du PI**

# Annexe 3 – Principales variations du PI

## Principales variations - projets autorisés

PI 2020-2029 vs PI 2019-2028

(en millions de dollars)

	Prévision	Programme des immobilisations 2020-2029 (horizon 7 ans)						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PI 2020-2029	896,3	1 401,2	1 806,9	1 229,1	704,1	760,5	289,2	359,9
PI 2019-2028	882,5	1 839,9	1 513,4	420,5	288,2	197,9	3,0	2,8
<b>Variation</b>	<b>13,8</b>	<b>-438,7</b>	<b>293,5</b>	<b>808,6</b>	<b>415,9</b>	<b>562,6</b>	<b>286,2</b>	<b>357,1</b>

	13,2	97,3	227,9	369,4	386,3	512,4	286,2	357,1
<b>Nouveaux projets autorisés</b>	<b>13,2</b>	<b>97,3</b>	<b>227,9</b>	<b>369,4</b>	<b>386,3</b>	<b>512,4</b>	<b>286,2</b>	<b>357,1</b>
Prolongation de la ligne Bleue (modification)	-	27,6	52,2	50,9	2,6	140,8	-	187,7
Réno-Systèmes 5	1,0	16,1	80,5	161,1	177,2	177,2	120,8	71,1
Réno-Infrastructures 3	0,6	12,1	51,1	93,1	103,5	102,7	81,3	48,4
Programme d'accessibilité des stations de métro 2	-	8,2	19,4	42,9	71,2	71,2	60,7	49,9
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV - phase 1	-	1,8	9,2	9,4	16,1	20,5	23,4	-
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)	5,4	12,9	12,2	11,1	15,8	-	-	-
Autres projets	6,2	18,6	3,3	0,9	-0,1	-	-	-
<b>Ajustements significatifs</b>	<b>0,6</b>	<b>-536,0</b>	<b>65,6</b>	<b>439,2</b>	<b>29,6</b>	<b>50,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Réseau du métro</b>								
Azur - 54 trains incluant les infrastructures	73,9	-105,9	-83,2	184,2	-	-	-	-
Azur - 17 trains	0,2	-147,1	104,1	5,6	5,5	36,0	-	-
Réno-Métro (RS 3/4, RI 1/2 et PA 1)	14,7	-73,8	13,2	27,3	28,0	-	-	-
Garage Côte-Vertu	-8,6	-83,0	9,0	86,4	-	-	-	-
Vendôme - édicule et lien piétonnier (note 1)	-21,0	-21,5	17,1	-	-	-	-	-
<b>Réseau de bus</b>								
Acquisition bus 12 mètres - phase 2	35,7	-60,0	-1,8	-1,8	-4,0	13,8	-	-
Reconstruction du complexe Crémazie	-	5,5	10,7	-11,1	-	-	-	-
CT Bellechasse	11,2	-18,3	16,7	14,3	-19,0	-	-	-
Agrandissement des 3 CT	-22,4	52,0	15,9	10,0	-	-	-	-
CT Est de Montréal	-20,1	-99,9	-71,8	126,5	14,4	-	-	-
Autres projets	-63,0	16,0	35,7	-2,2	4,7	0,4	-	-

(note 1) Portion des actifs de la STM seulement

# État de la situation bus

Luc Tremblay,  
CPA, CA  
directeur général



**Acquérir  
et exploiter  
300 bus  
supplémentaires**



# DÉFI

En 2 ans  
au lieu de  
5 à 7 ans

# STRATÉGIE DES 300 BUS

1

Rénover  
la toiture  
du C.T.  
St-Denis

2

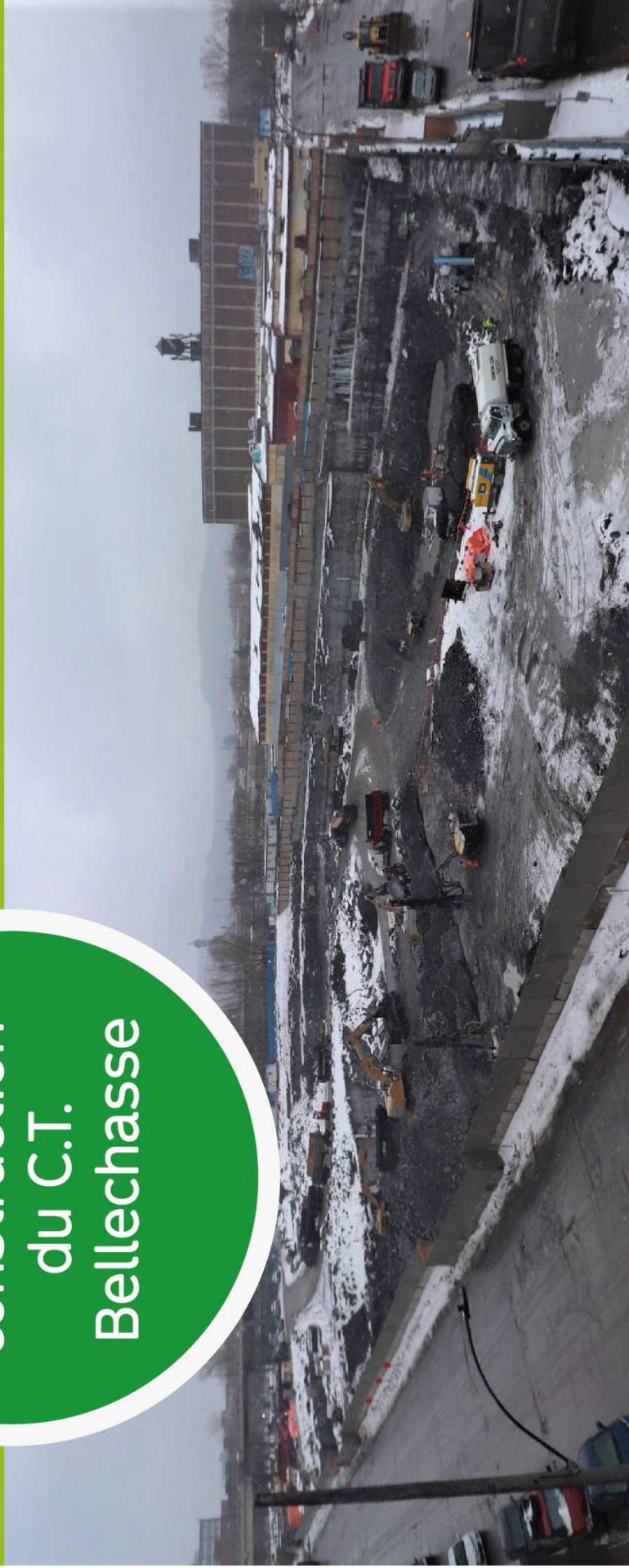
Adapter  
un bâtiment  
industriel  
à proximité  
du C.T.  
Stinson



# STRATÉGIE DES 300 BUS

3

Accélérer la  
construction  
du C.T.  
Bellechasse



# STRATÉGIE DES 300 BUS

4

Agrandir  
3 centres  
de transport



Anjou



Legendre



Saint-Laurent

# STRATÉGIE DES 300 BUS

5

Construire  
un C.T. dans  
l'Est de  
Montréal



# STRATÉGIE DES 300 BUS



Embaucher  
et former  
800  
travailleurs  
dans divers  
postes



# STRATÉGIE DES 300 BUS

7

Se munir  
d'un outil de  
planification et  
d'entretien et  
d'approvision-  
nement



# DISPONIBILITÉ DES BUS

Il y a  
1 286 bus  
sur les 1 425  
requis aux  
heures  
de pointe

Notre  
plan  
d'action

# PLAN D'ACTION L'ARRIVÉE DES 300 BUS

2019

26  
bus  
hybrides

4  
bus  
électriques  
à recharge  
rapide

1  
bus  
électrique  
à grande  
autonomie

2020

240  
bus  
hybrides  
(+/- 30 bus  
par mois

29  
bus  
électriques  
à grande  
autonomie

En +

REPLACEMENT  
109  
bus diesel  
par des  
bus hybrides

4  
midibus  
électriques

PROJET PILOTE  
minibus  
électriques  
pour le TA

# PLAN D'ACTION TRANSPARENCE

Journaux

ÉTAT DU SERVICE BUS

## La STM : au tournant de son histoire

Depuis quelques semaines, il est difficile de livrer le service bus promis aux heures de pointe. Cette situation n'est pas idéale, nous le savons. C'est pourquoi nous souhaitons vous expliquer les raisons en cause afin que notre plan d'action pour les mois à venir.

Pour bien comprendre la situation actuelle, nous avons voulu vous expliquer pourquoi nous accueillons et exploitons 300 bus supplémentaires entre cinq et sept ans à réaliser. Nous avons accepté avec enthousiasme, il s'agissait d'une opportunité de nous développer. Mais nous ne pouvons offrir plus de services en supportant notre parc de bus de 15 % en une année, du jamais vu à la STM.

### VOICI NOTRE PLAN POUR VOUS OFFRIRE LE SERVICE PROMIS

Aux heures de pointe, nous avons besoin de 1 425 bus, mais ce n'est pas facile d'y arriver. Voici comment nous comptons régler la situation.

Afin d'être en mesure d'opérer ce parc de bus en croissance dans un court laps de temps, nous avons revu nos infrastructures, puisque nos huit centres de transport sont utilisés au maximum à l'heure de pointe. Nous avons également procédé à l'achat de nouveaux bus et à la formation de 800 personnes dans un contexte de pénurie de main d'œuvre.

En outre, nous avons acquis un outil de planification de l'entretien et de l'approvisionnement et préparé nos installations pour notre prochaine révolution: nous allons passer à un système de maintenance malgré un refus de collaboration de la part de l'associatif du syndicat de l'entretien et une campagne de désinformation dans les médias.

Des changements aussi rapides ne se font pas sans occasionner d'importants défis, notamment en ce qui a trait à notre capacité à

livrer le service prévu. Nous tentons à réitérer à tous nos clients que l'ensemble de notre personnel met tout son savoir-faire à l'épreuve pour rétablir la situation le plus rapidement possible.

En cette année de 100<sup>e</sup> anniversaire des bus, nous préparons un réseau digne du 21<sup>e</sup> siècle pour vous.

Puis de détails à [stm.info/servicebus](http://stm.info/servicebus)

**SOLUTION**  
Recrutement d'entretien

**SOLUTION**  
90 nouveaux bus embauchés et sont présentement en formation. Ils effectueront graduellement des tâches de travail de pointe qui offriront une plus grande expérience d'entretien

**SOLUTION**  
Accélération de l'implantation de nouveaux systèmes d'entretien pour les employés et mise en place d'équipages d'entretien pour résoudre les problèmes

**ENUEU**  
Rapproches du manufacturier

**SOLUTION**  
Transfert de 50 000 heures de travail pour des interventions recommandées afin de résoudre les problèmes des bus à moyen et long termes

**ENUEU**  
Recrutement d'entretien

**SOLUTION**  
Accélération de l'implantation de nouveaux systèmes d'entretien pour les employés et mise en place d'équipages d'entretien pour résoudre les problèmes

**ENUEU**  
Rapproches du manufacturier

**SOLUTION**  
Transfert de 50 000 heures de travail pour des interventions recommandées afin de résoudre les problèmes des bus à moyen et long termes

**ENUEU**  
Recrutement d'entretien

**SOLUTION**  
Recrutement de 20 % de nouveaux employés et fin des travaux d'entretien des bus à moyen et long termes en 2020 et 2021

**ENUEU**  
Rapproches du manufacturier

**SOLUTION**  
Transfert de 50 000 heures de travail pour des interventions recommandées afin de résoudre les problèmes des bus à moyen et long termes

Le chauffeur est votre allié. Il n'est pas responsable de la situation. Restez courtois pour bien voyager ensemble!

MOUVEMENT COLLECTIF

[stm.info/servicebus](http://stm.info/servicebus)



Nos actions pour remédier à la situation

Votre bus n'est pas passé?

### Bus en service

**1** 5 décembre 2019  
Aujourd'hui, il y a 1 286 bus en service sur les 1 425 requis aux heures de pointe

Afin de répondre à vos besoins de déplacement, 1 425 bus sont requis sur la route durant les heures de pointe. Vous constatez donc que le nombre de bus sur la route présentement n'est pas suffisant pour offrir le service planifié. C'est pourquoi, tous les jours, nous devons réorganiser le service en fonction du nombre de bus disponibles et des besoins de la clientèle, par secteur.

Nous diffuserons donc le nombre de véhicules en service sur cette page, tous les jours de la semaine (dès 9 h). Nous vous tiendrons également au courant des développements quant au plan d'action mis en branle pour remédier à la situation.



# PLAN D'ACTION PROBLÈME DES IMMOBILES

Réouverture  
du CT Saint-Denis  
en janvier  
et fin des travaux  
d'agrandissement  
de trois autres CT  
en 2020  
et 2021

Transfert  
de 50 000  
heures de  
travail à  
NovaBus

80 nouveaux  
mécaniciens ont  
été embauchés et  
sont présentement  
en formation.

Transfert d'un  
certain nombre  
de nos bus  
immobiles  
vers des  
sous-traitants  
privés

# PLAN D'ACTION

# PROGRAMME VISION

Accélération de l'appropriation du nouveau système informatique employés et mise en place d'équipes de résolution de problèmes



# PLAN D'ACTION MESURES REM

Notre  
engagement  
envers le MTQ  
pour les  
mesures  
REM

50 bus  
de type  
autocar loués  
s'ajoutent  
au parc  
bus