

Modernisation du métro: Remplacement des trains MR-73 et projets connexes

Présentation au comité exécutif de la Ville de Montréal
5 février 2025



Trois générations de trains du métro de Montréal



MR-63

41 trains livrés
de 1965 à 1967
(100% retirés)

MR-73

47 trains livrés
de 1976 à 1980
(7 retirés)

Azur

71 trains livrés
de 2016 à 2021

Construite
par/à:

Canadian Vickers/Montréal

Bombardier/ La Pocatière

Bombardier/Alstom
La Pocatière/Sorel

Situation actuelle

Des trains, des infrastructures et un contrôle de train désuets



Des trains MR-73 qui auront 60 ans en 2036, moins fiables et moins performants



Un contrôle de trains désuet

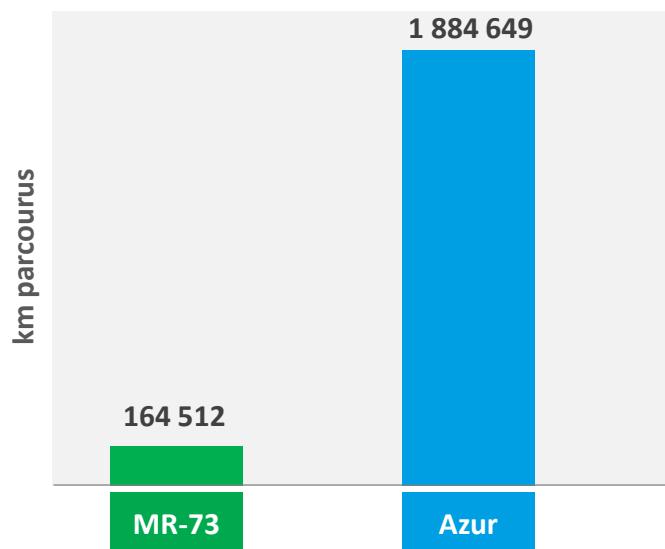


Des infrastructures de bientôt 60 ans à adapter et à moderniser



Une ligne verte avec une capacité plafonné

Distance moyenne entre les pannes (moyenne 2022-2024)



Situation désirée: bien plus qu'un remplacement de train Un véritable projet de modernisation du métro



Acquisition de
nouveaux trains
modernes



Modernisation du
complexe Beaugrand
et de l'arrière-gare et
garage Angrignon



Implantation d'un
contrôle de train
(CBTC) sur les lignes
verte, jaune et orange



Une capacité de
service accrue pour
répondre à la
croissance

Évaluation préliminaire des coûts

Un projet d'une ampleur majeure

Évaluation préliminaire des coûts

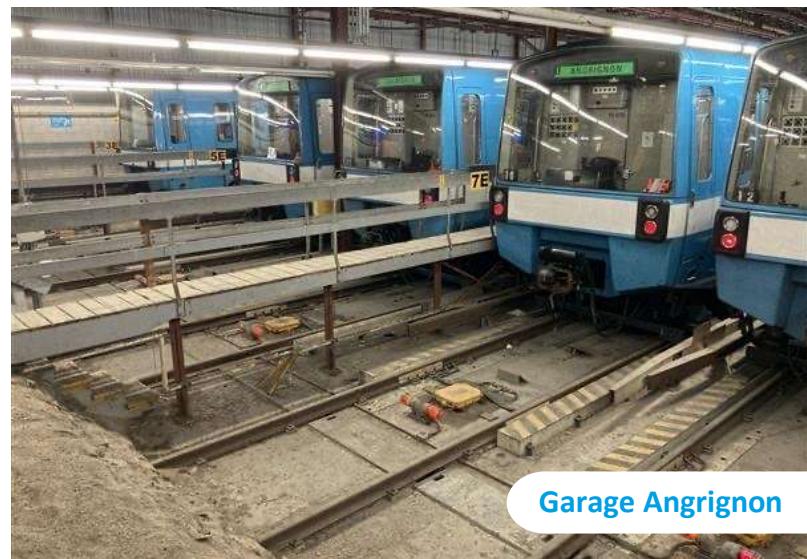
Études (Avant-projet)	46,6 M\$
Contrôle de train CBTC (ligne verte, jaune et orange)	
Acquisition de nouveaux trains	8 à 10 G\$
Complexe Beaugrand	
Arrière-gare et garage Angrignon	



Études: demande au gouvernement de 40M\$
(solde de 6,6 M\$ financé par l'ARTM/villes)



Taux de **financement par Québec** : 85%-90% (selon programme)



Échéanciers préliminaires

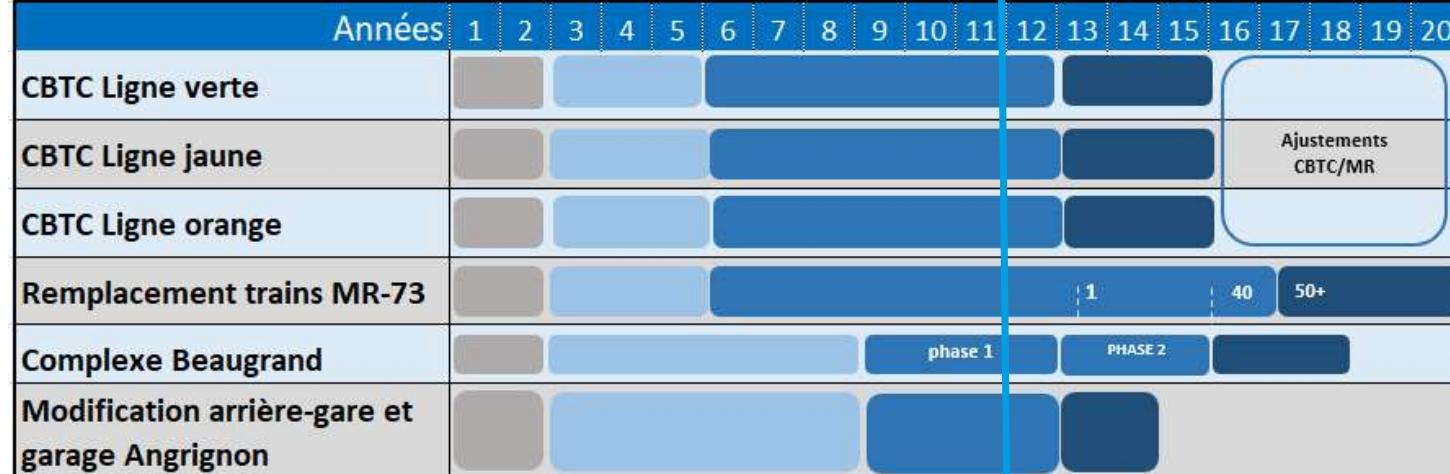
Un projet plus long et complexe, à démarrer maintenant

Expérience AZUR: **12 ans entre les études et la réception** de nouveaux trains.

Échéanciers préliminaires, basés sur expérience AZUR

Des projets plus complexes et interreliés

- Chemin critique dépend des infrastructures et de la capacité du marché à livrer
- Projets technologiques avec complexité propre
- Mise en œuvre en milieu exploité 20/24h
- Nécessaire interopérabilité/mixité des flottes de MR et technologies CBTC



LÉGENDE

- Avant-projet (création BdP)
- Démarrage et planification
- Réalisation
- Clôture

Prochaines étapes



**Autorisation au PQI
du financement des
études par le
gouvernement du
Québec**



**Réaliser les étapes
d'approbation
(STM, Ville) du
règlement
d'emprunt**



**Mobilisation du
bureau de projet**

Un projet de modernisation inévitable

Qui permettra un service

- + confortable
- + fiable
- + fréquent

+ 37% de capacité à terme

donc capable de supporter la croissance dans l'Est de Montréal, nouveau mode structurant dans l'Est au moins jusqu'en 2050



Des impacts concrets de l'inaction

Les impacts des délais:

- Un service de moins en moins fiable et attractif
- Des coûts d'entretien plus élevés
- Approx. 300 M\$ par année en coûts additionnels
- Incapacité à soutenir la croissance



Merci!
Questions?