

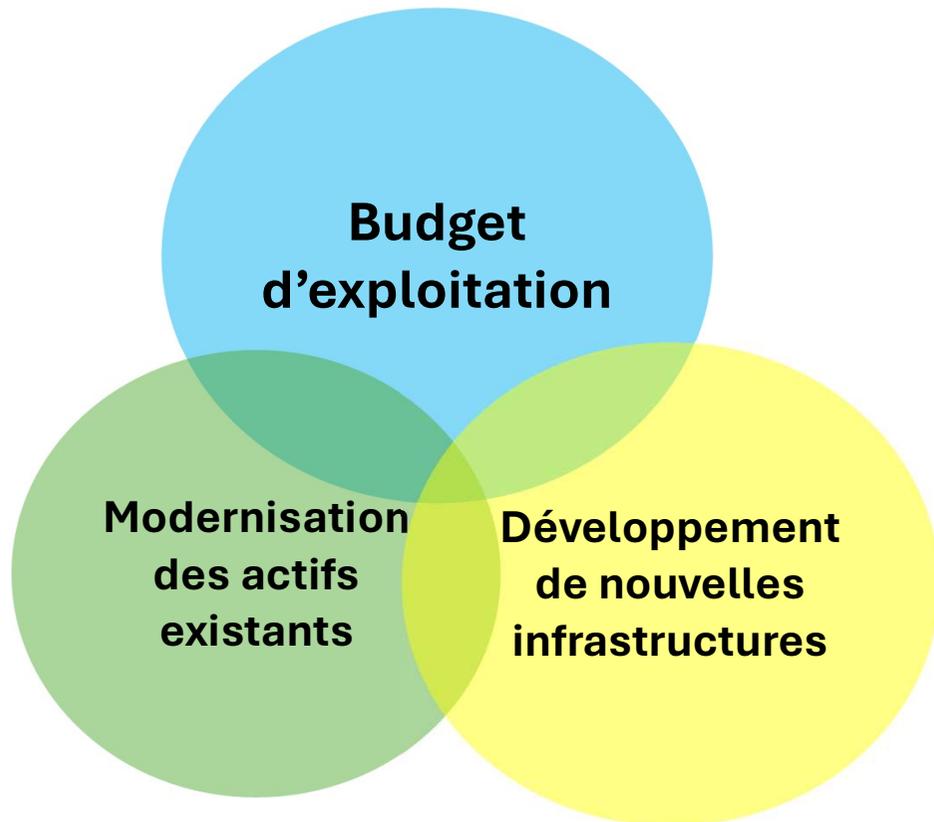
# Programme des immobilisations 2025-2034

Présentation à la Commission sur les finances et l'administration par:  
Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration  
Marie-Claude Léonard, directrice générale

Le 28 novembre 2024



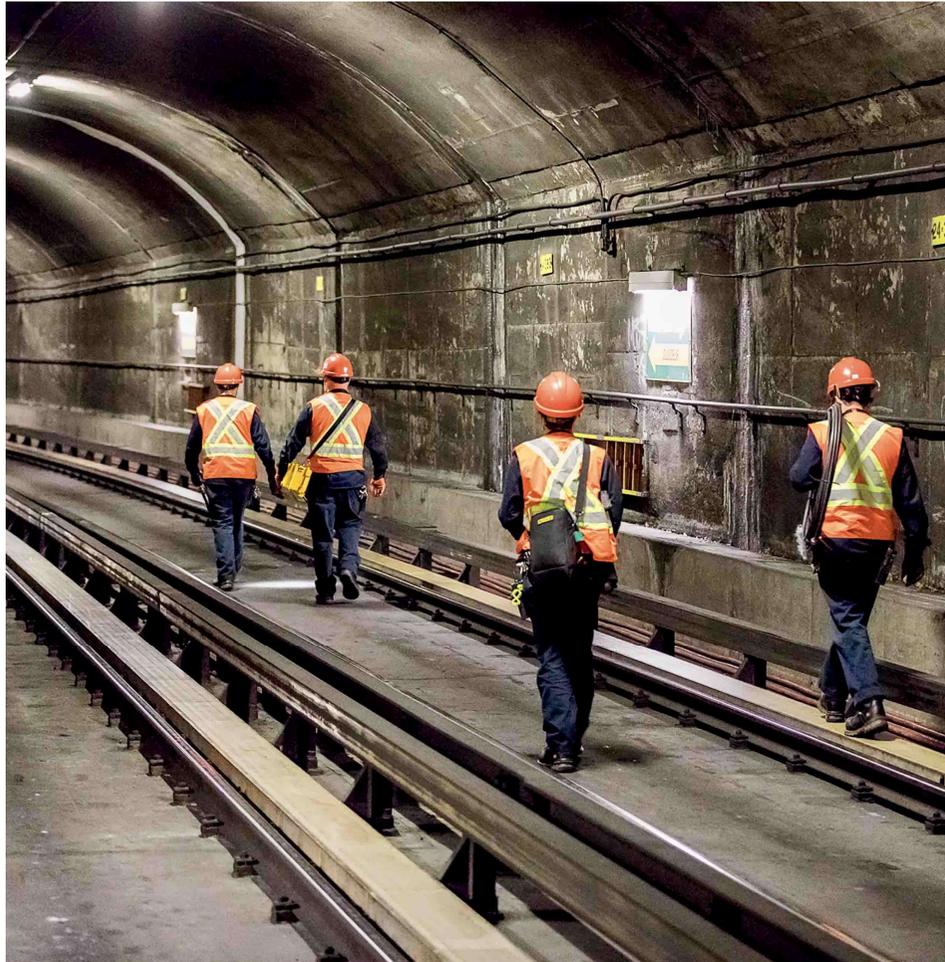
# Les déterminants du transport collectif



- ✓ Le transport collectif, c'est un ensemble de **services** de mobilité offerts grâce à des **infrastructures et des ressources**.
  - L'infrastructure, sans ressources, n'est rien.
  - L'infrastructure, mal entretenue, ne remplit plus sa mission.
  - Augmenter les ressources pour l'exploitation permet d'augmenter le service avec les mêmes infrastructures.
- ✓ L'attente d'un client : un service de transport fiable, sécuritaire et fréquent.

The background features a repeating pattern of stylized human figures in various shades of blue. Each figure is composed of a rounded rectangular body and a circular head. The figures are arranged in a grid-like fashion, with some appearing in lighter shades and others in darker shades, creating a sense of depth and movement.

**Notre connaissance  
de nos actifs**



## Notre gestion stratégique de nos actifs

- Depuis 2021, une démarche d'implantation de la gestion stratégique de nos actifs basée sur les **standards internationaux les plus rigoureux**.
  - Un **plan quinquennal** pour inspecter les actifs liés à nos infrastructures et pour calculer leur indice de **vétusté**.
  - Des **plans de maintenance préventive** qui nous permettent d'inspecter toute autre catégorie d'actifs comme les équipements, les structures auxiliaires ainsi que de capter certaines anomalies du tunnel.
- **Priorisation des interventions** à travers nos programmes de maintien d'actifs mais également sécurisation au besoin les infrastructures par l'entremise du **Programme annuel du maintien et de sécurisation des infrastructures (PAMSI)**.

# Processus de connaissance des actifs



## Les étapes de l'inspection:

- Identification de l'état
- Documentation de l'état selon un classement par cote recommandée des interventions (CRI) (cotes F1 à F4).
- Les défauts ayant une cote recommandée d'interventions plus élevée (F1) sont suivis, sécurisés et ou considérés dans la priorisation des demandes de programmes de financement.
- Réinspections plus fréquentes si requis.

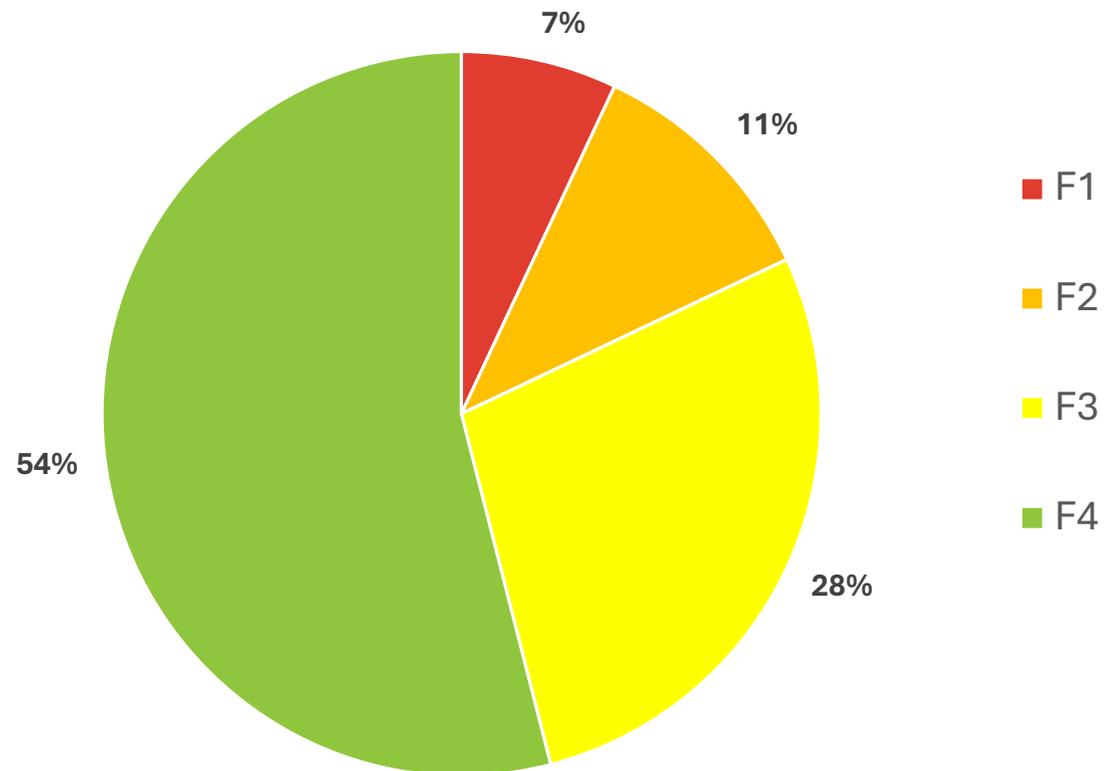
## Améliorer l'efficacité de nos inspections

Un nouvel équipement technologique a été acquis en 2024 pour inspecter les espaces clos et un autre équipement sera acquis en 2025 pour bonifier les capacités d'inspection des tunnels.

# Description des cotes recommandées par intervention (CRI)

CRI	État	Description	Délai d'intervention
F4	<b>Très bon à bon</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'élément analysé est à l'état neuf, aucune perte de la fonction de l'élément.</li> <li>2. Généralement, la meilleure cote attribuée compte tenu de l'âge et de l'état de l'élément, légère perte de la fonction de l'élément.</li> </ol>	Aucune intervention requise avant 10 ans, réinspection selon le cycle établi
F3	<b>Passable</b>	Les diverses composantes de l'élément évalué remplissent correctement leur fonction, mais des réparations mineures sont requises pour éviter la détérioration de l'élément et permettre le maintien des actifs.	Intervention requise dans 6 à 10 ans
F2	<b>Problématique</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'élément est affecté par diverses déficiences mineures qui prises isolément ne sont pas importantes, mais qui considérées dans leur ensemble doivent faire l'objet d'une remise en état.</li> <li>2. Une partie de l'élément est affectée par une déficience majeure pour un élément qui dans son ensemble vieillit normalement</li> </ol>	Intervention requise dans 2 à 5 ans
F1	<b>Critique</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'ensemble de l'élément est affecté par la présence de déficiences majeures qui en menacent son intégrité. Une réparation urgente, une analyse structurale ou une sécurisation est nécessaire.</li> <li>2. L'élément ne peut être inspecté et une intervention est requise afin de statuer sur son état.</li> </ol>	Intervention prioritaire (moins de 2 ans) ou expertise structurale

# Répartition des défauts des infrastructures en station de métro\* par cote recommandées d'intervention



\*Au total 20 093 défauts répertoriés en date du 6 novembre 2024

# Processus de connaissance des actifs



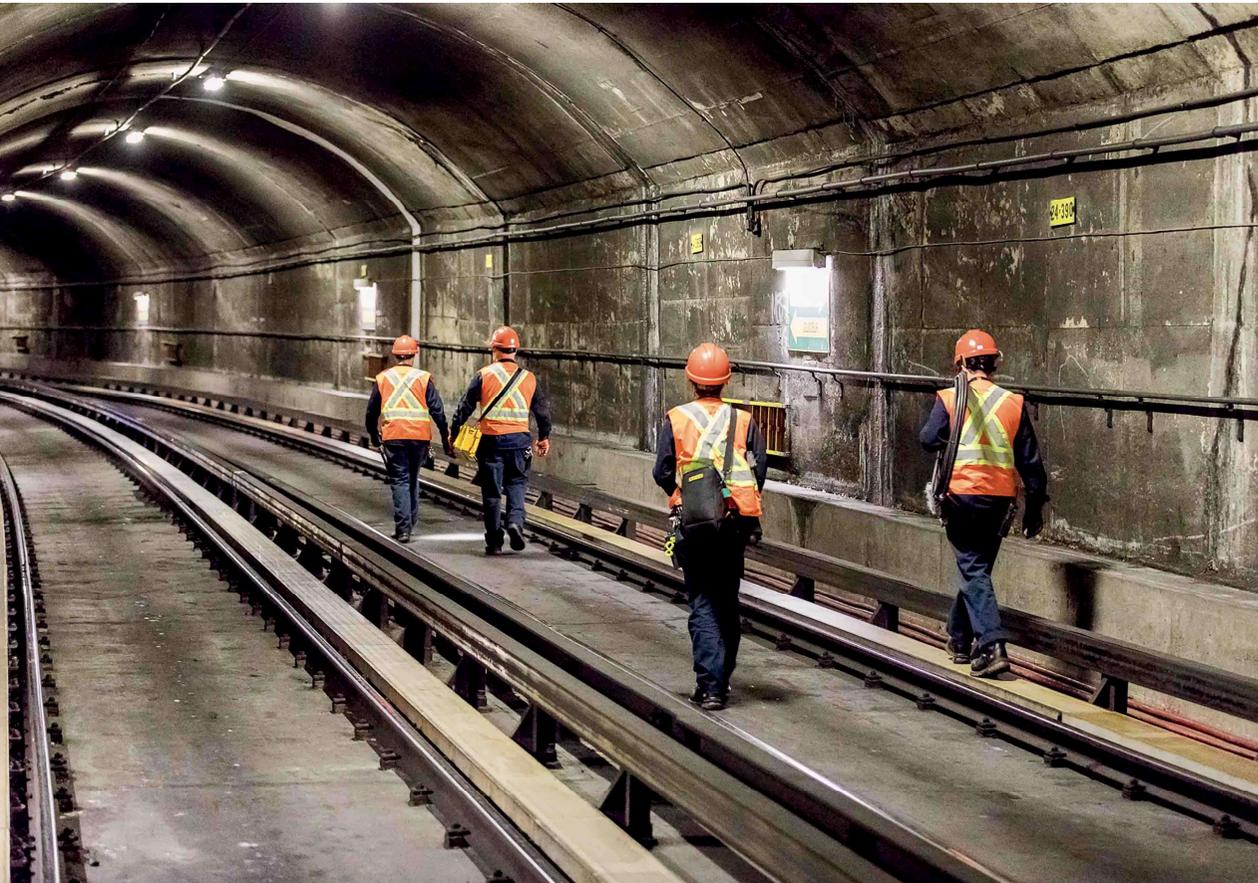
## Les étapes menant à la production du PAGI (Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructure)

- Estimation des coûts des travaux requis pour remettre en état l'actif
- Calcul de l'indice de vétusté:
  - Consiste en un ratio de la valeur totale des travaux requis pour ramener une infrastructure dans un état correct (B ou C) divisé par la valeur de remplacement
- Détermination de l'indice de l'état (ABCDE)
  - Selon l'indice de vétusté, les infrastructures obtiennent un indice d'état.
  - Les infrastructures (ex: station) qui obtiennent un indice plus bas (en l'occurrence D et E) sont celles pour lesquels les coûts des travaux à faire sont les plus élevés, mais pas celles dont les actifs sont nécessairement les plus critiques.

## Description de l'indice d'état gouvernemental

Indice d'état	Indice de vétusté	État de l'infrastructure
A	0 à 5%	Très bon
B	> 5 % à 10 %	Bon
C	> 10 % à 15 %	Satisfaisant
D	> 15 % à 30 %	Mauvais
E	> 30 %	Très mauvais

# Une expertise unique, toujours en amélioration



## **12 G\$**

De grands projets réalisés en 20 ans, incluant une quinzaine de chantiers majeurs

## **+ de 100 projets actifs**

Un volume et une expérience indéniable en réalisation de projets en transport collectif

## **En amélioration**

Création d'un Bureau de gestion de projet, bonification des équipes d'estimation et de gestion de la construction

## **En influence**

Représentations gouvernementales pour réaliser des projets en modes collaboratifs comme c'est le cas pour les organismes publics.

The background features a repeating pattern of stylized human figures in various shades of blue. Each figure is composed of a rounded rectangular body and a circular head. The figures are arranged in a grid-like fashion, with some overlapping. The colors range from light sky blue to a vibrant, saturated blue.

# **Programme des immobilisations 2025-2034**

## Faits saillants



**25,8 G\$** en besoins d'investissement, une hausse de 4,7 G\$ par rapport au PI de l'an dernier



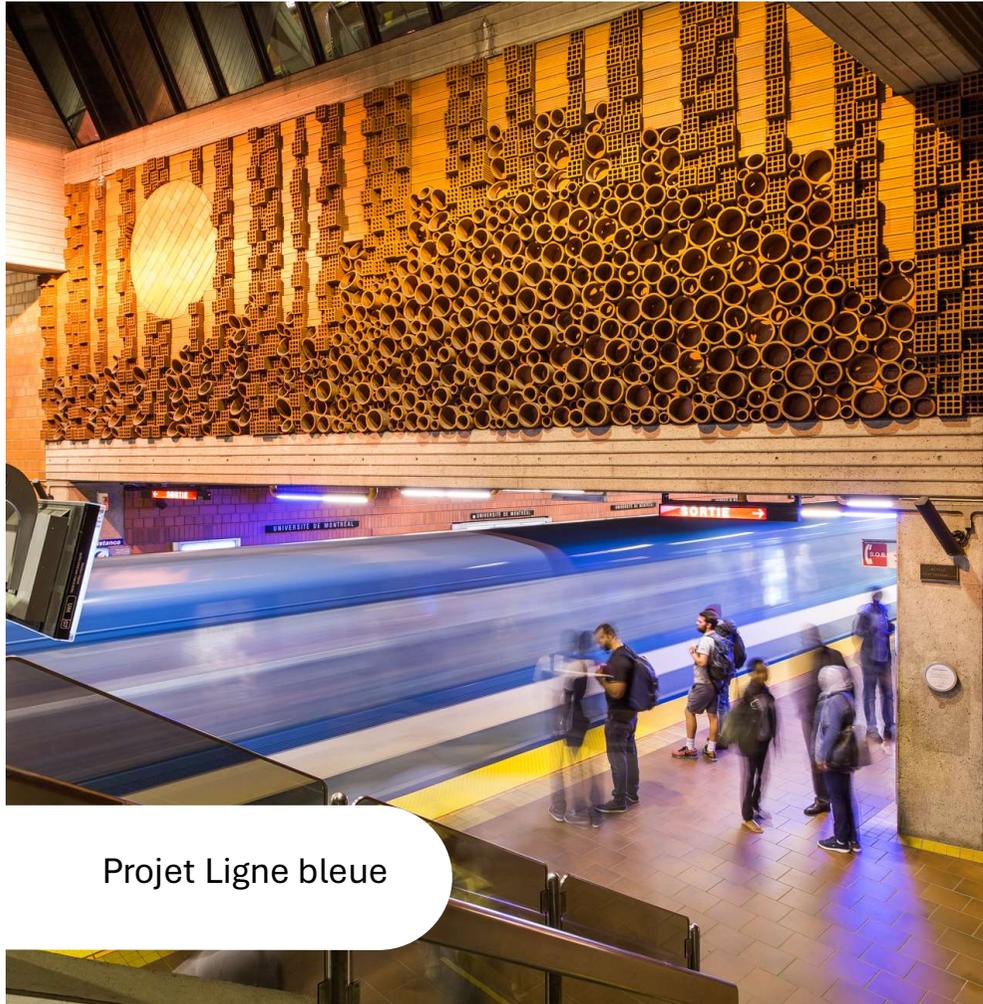
**10,7 G\$** en maintien d'actifs métro, la priorité pour limiter le vieillissement des infrastructures et les maintenir en bon état

**800M\$**

Sur les 10,7 G\$ en maintien d'actifs, seulement **800 M\$** sont inscrits au PQI.

**6G\$**

**6 G\$** de déficit d'investissement, 560 M\$ par année nécessaires pour éviter un accroissement



Projet Ligne bleue

## Projet ligne bleue

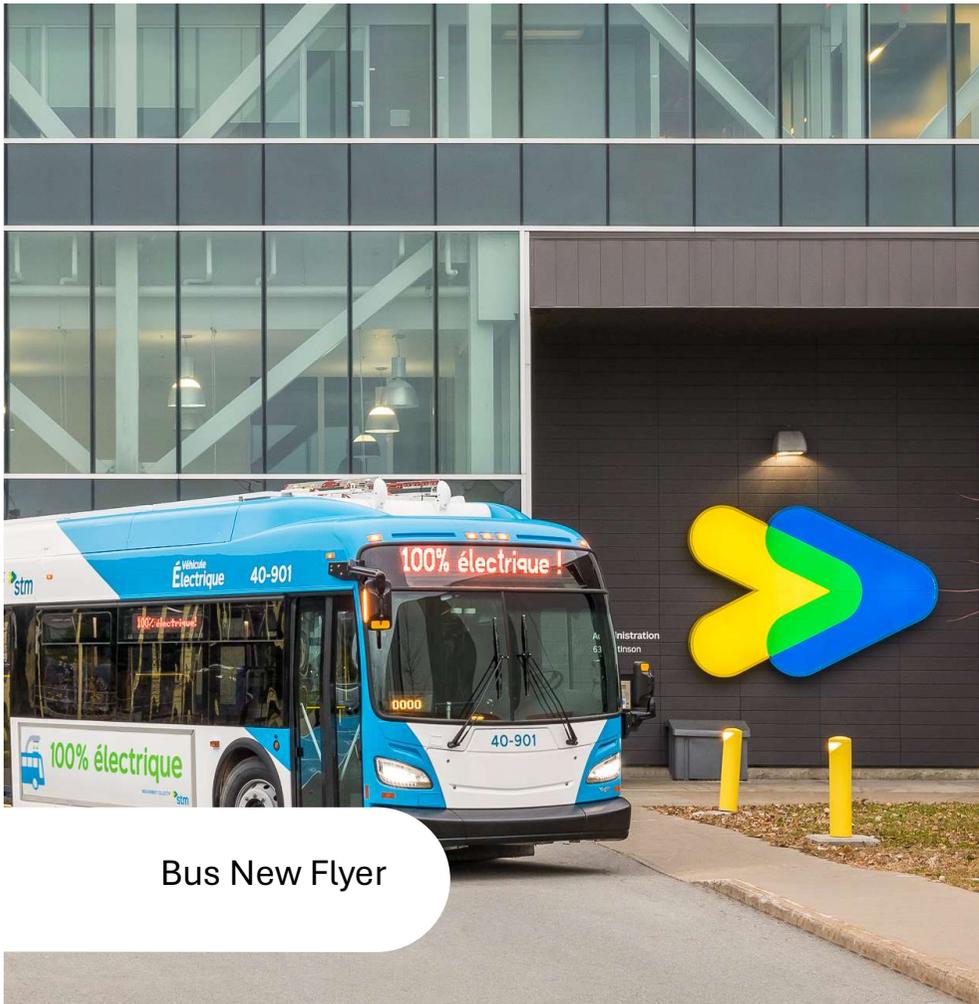
**7,2 G\$** pour assurer sa réalisation

- 5 nouvelles stations de métro universellement accessibles
- Tunnel d'environ 6 km
- 2 terminus de bus
- 1 tunnel piétonnier souterrain assurant le lien avec le SRB Pie-IX
- Plusieurs équipements et infrastructures opérationnels
- Nouveau système de contrôle de train faisant de cette ligne la première ligne de métro avec un contrôle de train intelligent

# Électrification

**5 G\$** sur 10 ans, pour continuer notre transformation électrique qui vise à rendre tous les déplacements soient entièrement propulsés à l'électricité d'ici 2040.

- Acquisition de bus électriques à grande autonomie
- Adaptation et électrification de nos centres de transport



Bus New Flyer

## Maintien d'actifs : priorité absolue

**10,7 G\$** pour offrir un service fiable et sécuritaire

- Réfection des systèmes fixes
- Réfection des infrastructures
- Prolongement de la durée de vie des MR-73
- Remplacement des voitures MR-73 et modernisation des infrastructures connexes

Moderniser, ce n'est pas que refaire à l'identique. Ça produit un rendement sans égal!

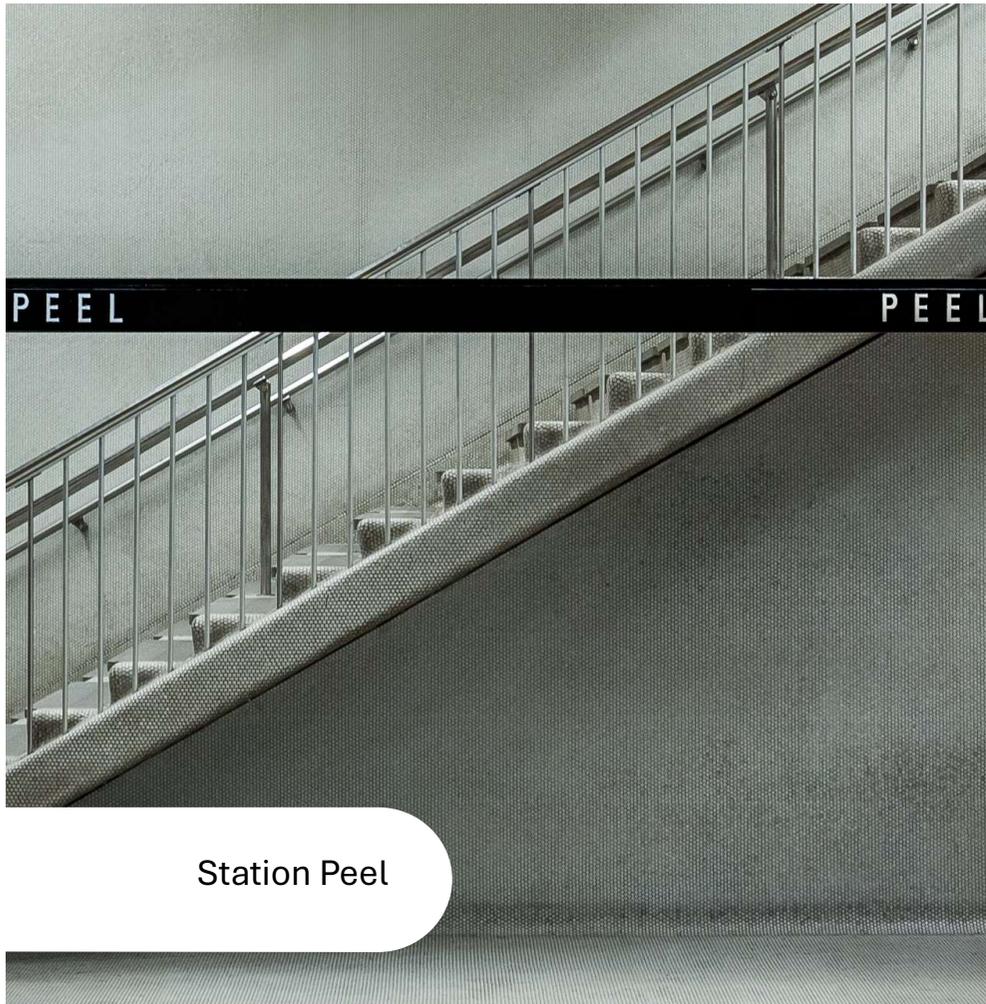




Station Berri-UQAM

## Les bénéfices du maintien des actifs

-  Préserver la sécurité des infrastructures et améliorer la performance et la fiabilité des services
-  Améliorer le sentiment de sécurité et la satisfaction de la clientèle
-  Rendre le réseau universellement accessible
-  Augmenter la capacité du réseau en optimisant l'usage des infrastructures existantes
-  Rendre le réseau résilient face aux changements climatiques
-  Rénover à meilleur coût en évitant des dégradations excessives des équipements et infrastructures



## Moderniser la ligne verte

**3,5 G\$ sur 10,7 G\$ en maintien d'actifs** pour une ligne verte plus fiable et performante

- Remplacement des 40 trains MR-73 et l'ajout de 20 trains supplémentaires
- Construction d'un atelier d'entretien (Beaugrand)
- Modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon
- Remplacement du système de contrôle de train

Opportunité de **repenser le métro** et d'envisager un service plus **performant, plus sécuritaire et plus fiable** sur la ligne verte.

- Capacité accrue de **37 %**

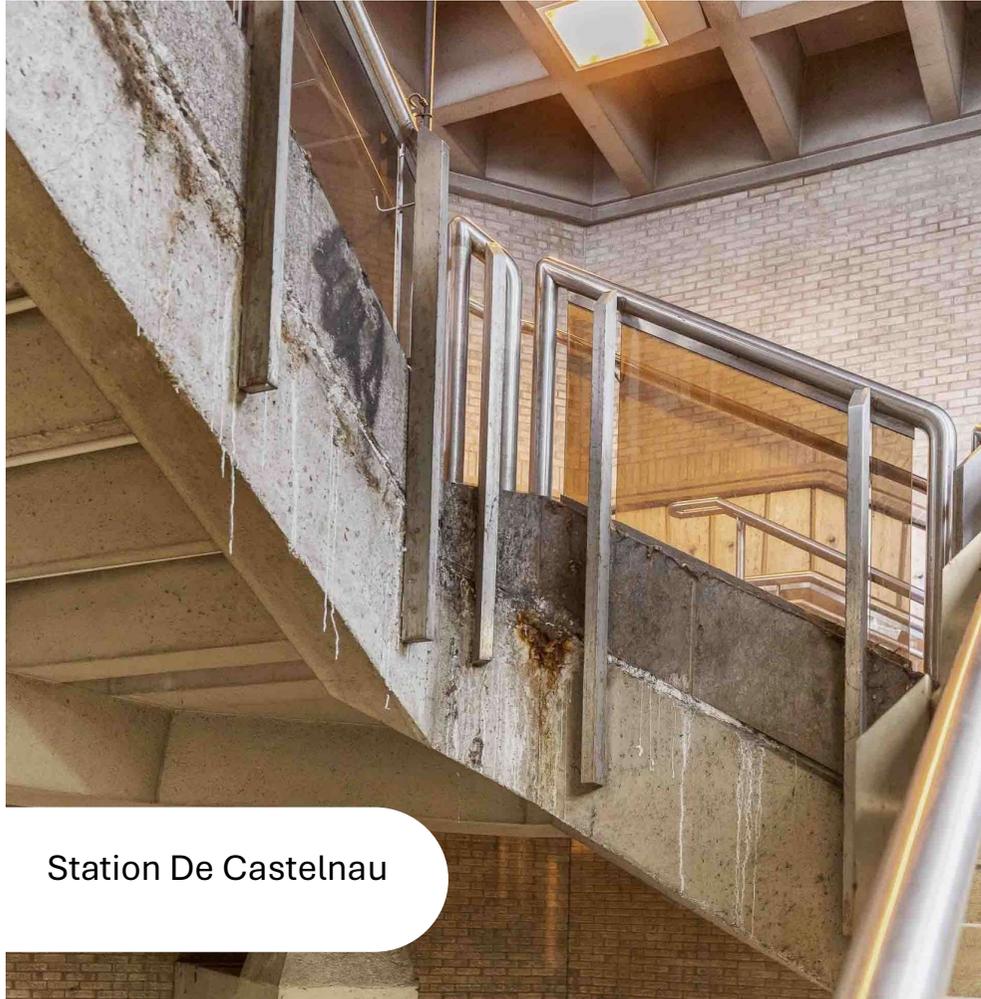
## Accessibilité universelle

**1 G\$** pour des déplacements plus conviviaux pour la clientèle

- 27 stations actuellement universellement accessibles
- 5 chantiers présentement en cours
- Faute de financement, aucune nouvelle mise en chantier prévue à court ou moyen terme



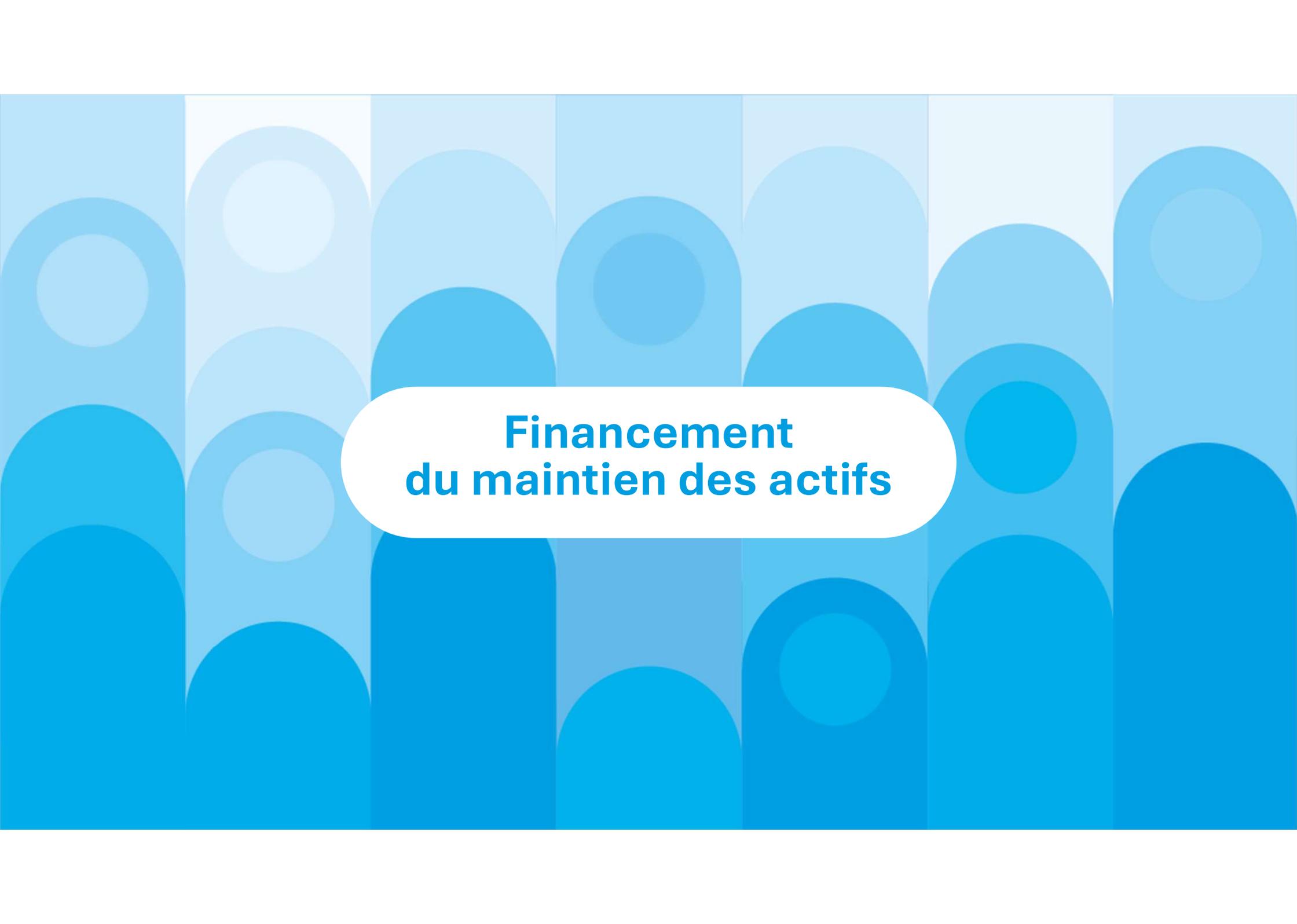
Station McGill



Station De Castelnau

## Les conséquences de l'inaction

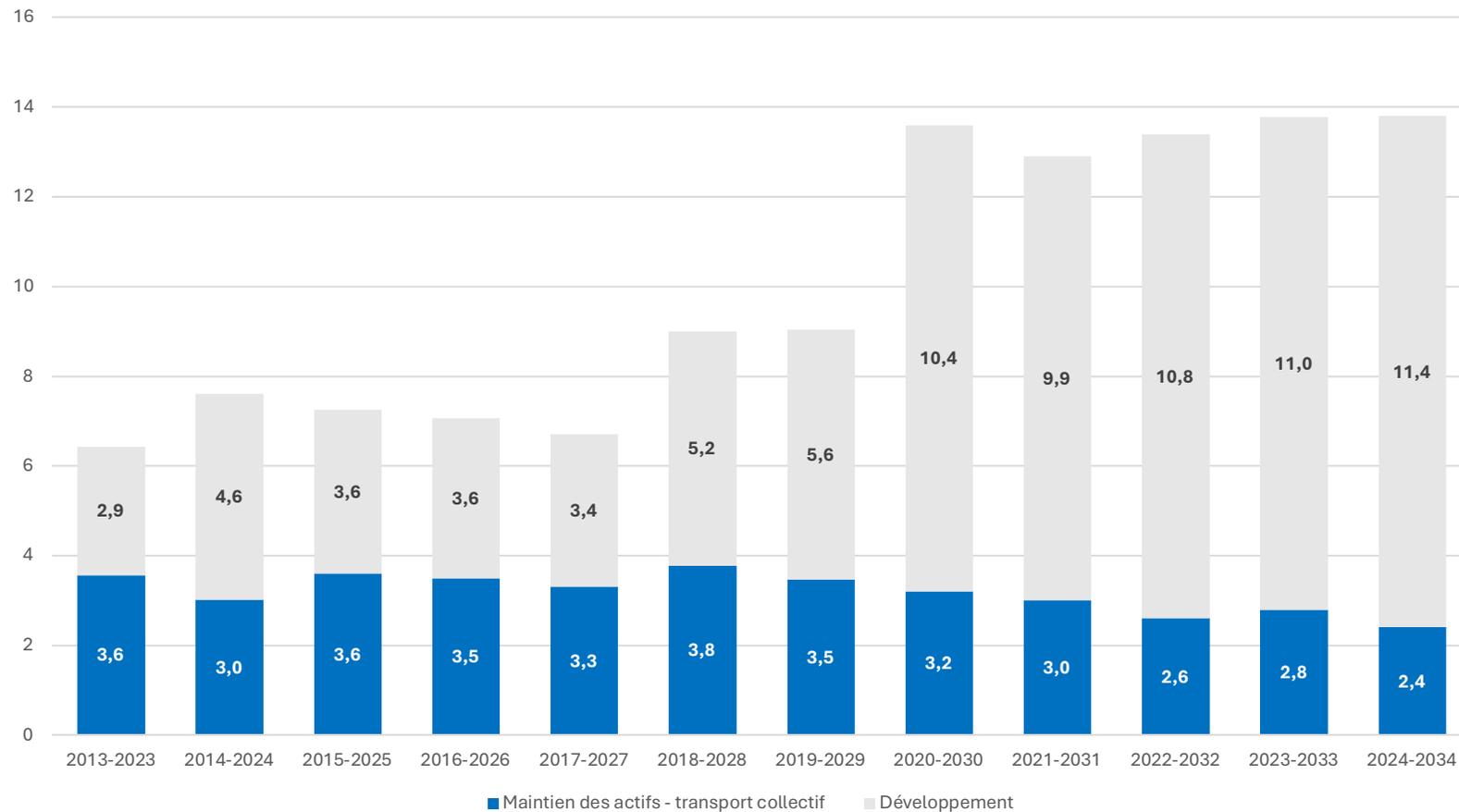
- Plus d'interruptions de service
- Sentiment de sécurité en baisse
- Infiltrations d'eau plus nombreuses
- Augmentation des pannes d'escaliers mécaniques
- Plus de structures temporaires dans le parcours client - échafaudages



# **Financement du maintien des actifs**

# Recul des sommes pour le maintien d'actifs malgré des budgets en hausse

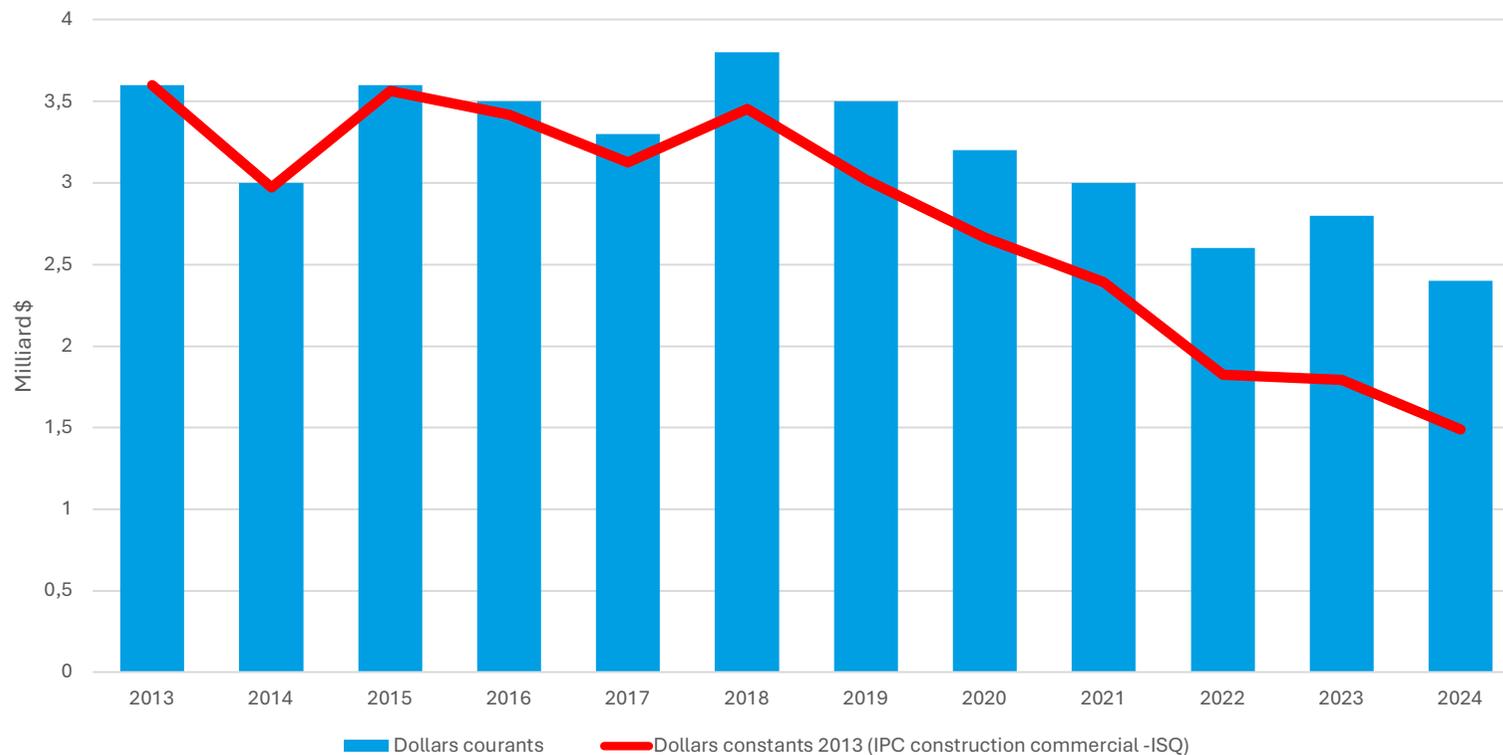
Investissements en transport collectif: maintien et développement (\$ courant)



**L'augmentation importante des sommes pour le développement observé depuis 2020 s'accompagne d'un recul constant des investissements pour le maintien d'actifs**

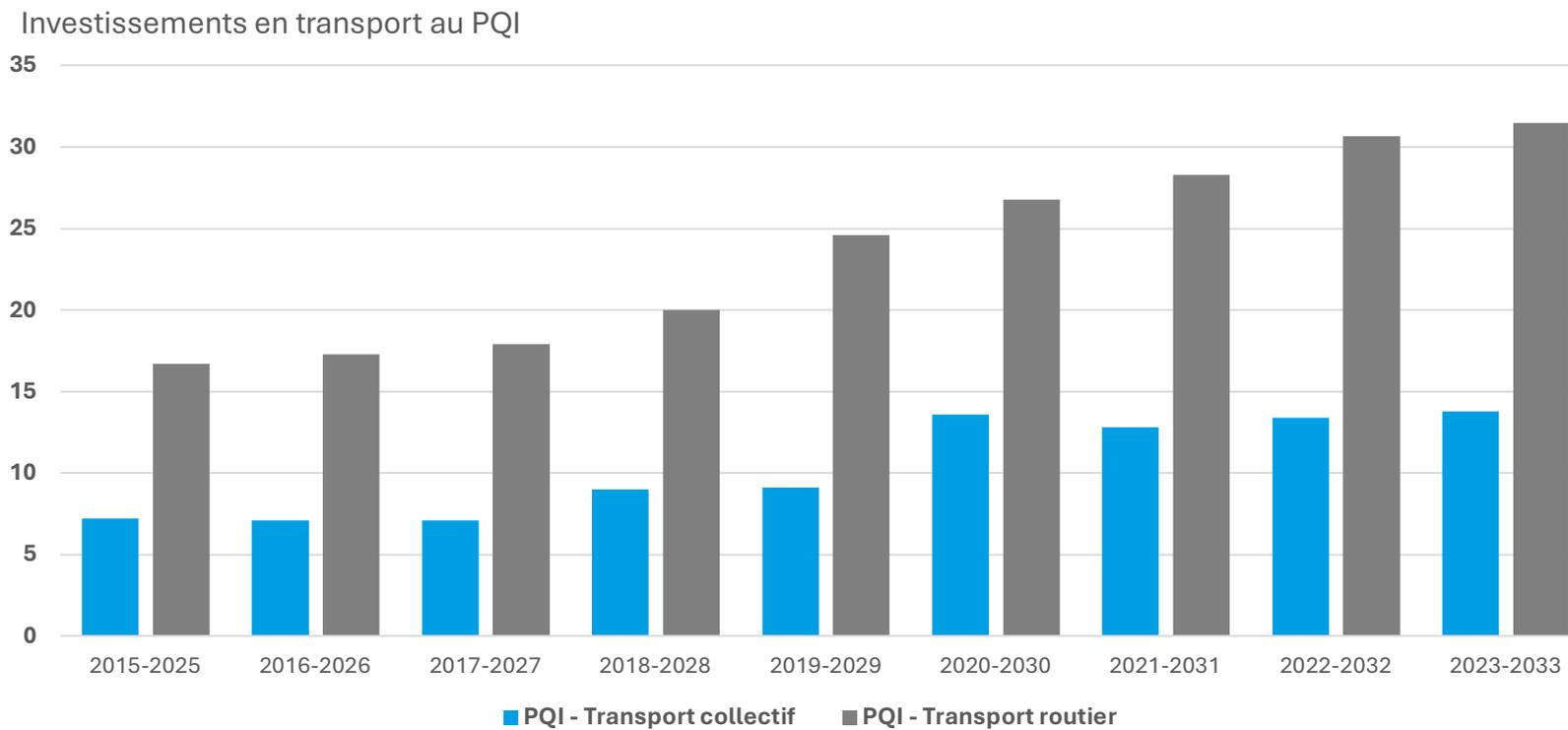
# Un désengagement gouvernemental en maintien d'actif

Investissements en maintien d'actifs du transport collectif (PQI)



**Les sommes disponibles en 2024 sont les plus basses depuis 2013. En dollars constants, elles représentent 41% des sommes disponibles en 2013 (1,5G\$ vs 3,6G\$).**

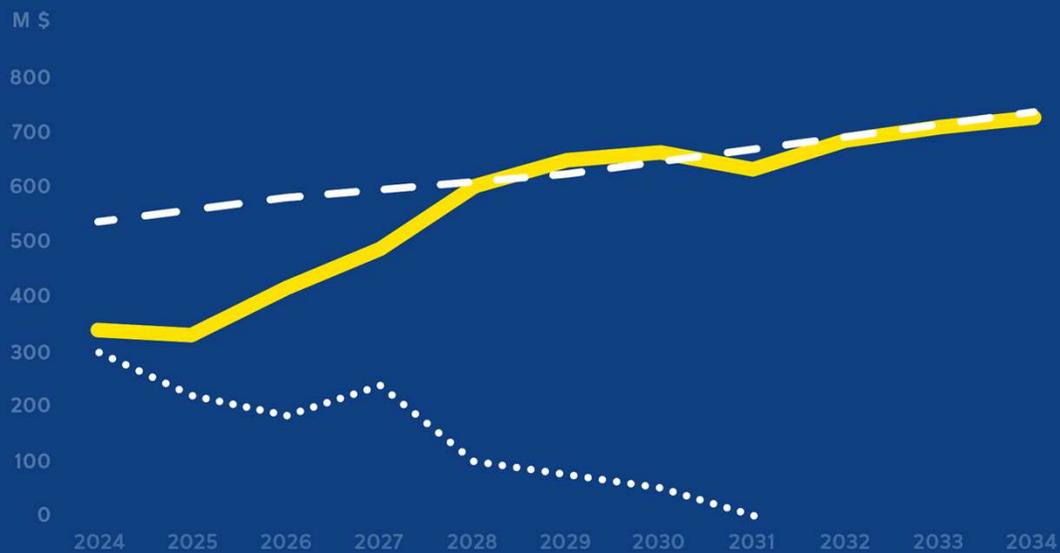
# La part du lion au transport routier



Malgré ses engagements, le gouvernement continue à augmenter la part des investissements consacrée au transport routier.

# Une proposition responsable pour des besoins grandissants

## Investissements en maintien d'actifs métro



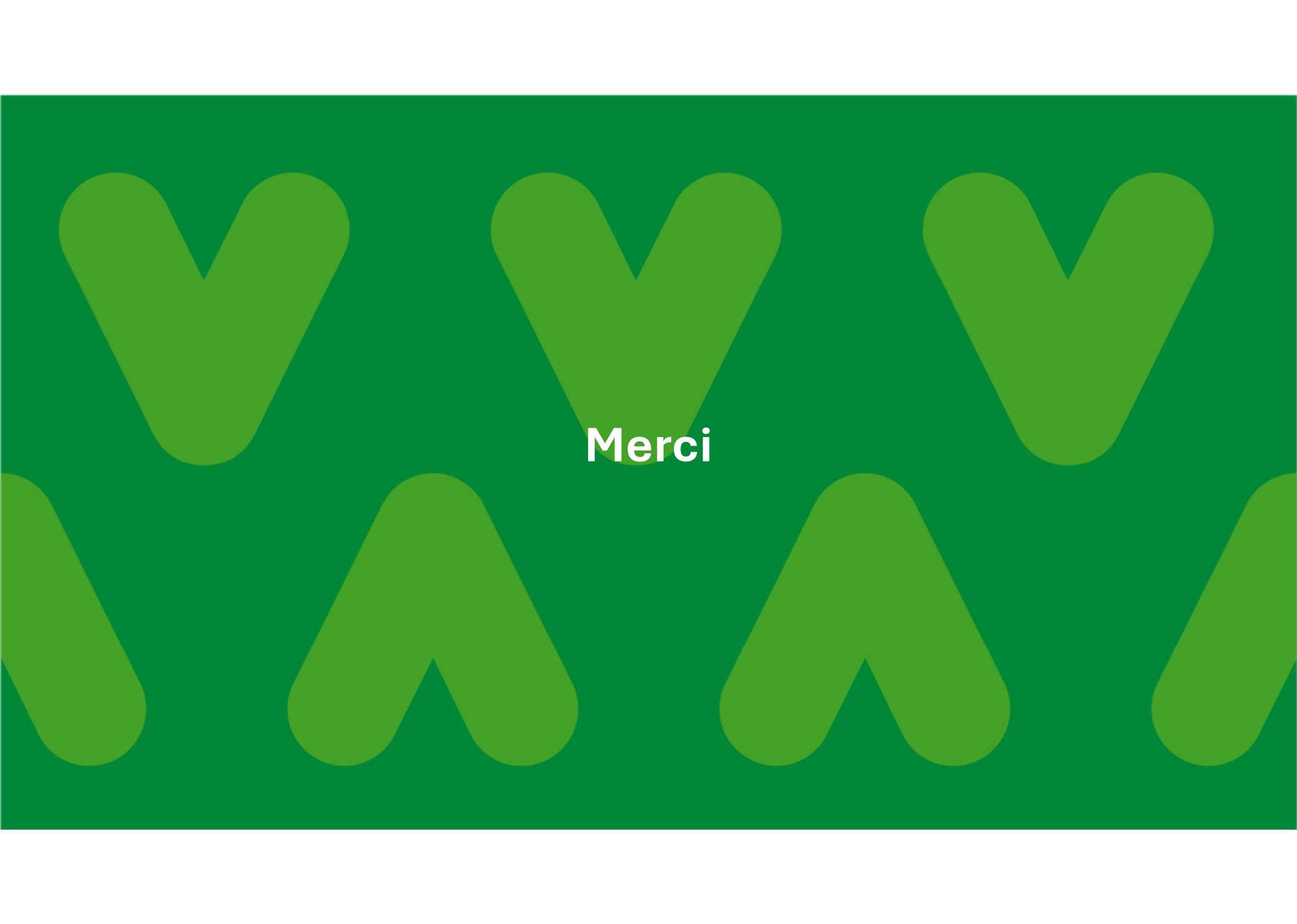
Niveau d'investissement requis  
pour éviter un accroissement du déficit  
d'investissement en maintien d'actifs



Investissements visés  
au PI 2025-2034 de la STM



Investissements autorisés



**Merci**