

Des idées qui nous transportent

**Budget 2021 et
Programme des immobilisations 2021-2030**

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

Société de transport de Montréal
25 novembre 2020



Budget 2021

Un budget responsable - faits saillants

Budget 2021 rigoureux et responsable

- ▶ Budget 2021 totalisant 1,5 G\$, en baisse de 9,5 M\$ ou 0,6 % par rapport au budget 2020.
- ▶ Aucune réduction de l'offre de service (maintien de l'offre de service selon l'année 2019) permettant à nos clients de respecter une certaine distanciation sociale.
- ▶ Ajout de 8,1 M\$ de dépenses pour le déploiement de diverses mesures d'adaptation des équipements et d'entretien sanitaires pour offrir un environnement toujours plus sécuritaire aux employés et aux clients en lien avec la pandémie.
- ▶ Maintien des cotes de crédit de haute qualité
 - ▶ cote Aa2 pour Moody's et AA- pour Standard & Poor's

Une offre de service maintenue

Faits saillants

- L'année 2021 sera marquée par le maintien de l'offre de service bus et métro équivalent à celui de 2019.
- Le budget 2020 prévoyait une hausse de service significative dans les réseaux bus et métro.
- L'arrivée des 300 nouveaux bus nous permettait d'augmenter de 5% l'offre de service bus dès septembre 2020
- L'ajout de trains nous permettait d'augmenter de 2,6% l'offre de service métro afin d'avoir un niveau de service «5 min max»
- La STM continue à assurer le service pour les clients du transport adapté malgré la diminution de la demande de déplacements.
- Avec cette crise pandémique et la chute importante de l'achalandage, la STM n'a pas concrétisé son plan en 2020. La hausse du service est reportée en 2023.

Offre de service

Faits saillants

- **Total de 89,6 M de km-voitures commerciaux pour le réseau du métro soit l'équivalent du niveau de service planifié au budget 2019.** Ajustement de -2,8 M de KM-voitures commerciaux comparativement au budget 2020.
- **Total de 5,3 M d'heures de service pour le réseau des bus soit l'équivalent du niveau de service planifié au budget 2019.** Ajustement de -193 K heures de service pour le réseau des bus (excluant mesures du REM) par rapport au budget 2020.
- **78,5 K heures de service bus pour les mesures d'atténuation du REM,** soit environ 70 % du niveau de service budgété en 2020.
- **Total de 3 M du nombre de déplacements au transport adapté** soit une baisse anticipée de la demande de déplacements de 1,6 M comparativement au budget 2020.

Offre de service - Bus

- Ajustement de service (- 118 K heures)
 - Retour de l'offre de service de base au budget 2019, soit une variation de -2 % par rapport au budget 2020
- Services rendus à l'ARTM (- 153 K heures)
 - Mesures pour le REM (- 78 K heures)
 - Début de la phase 2B : arrêt du train Deux-Montagnes en janvier 2021
 - Retrait de la navette 964
 - Baisse du niveau de service sur la navette 968 (hors pointe, samedi, dimanche)
 - Mobilité Montréal (-75 K heures)
 - Offre de service basée sur les demandes du MTQ et de l'ARTM
 - Pour les lignes express Turcot, l'offre équivaut au service prévu en 2020
 - Aucun service de prévu pour les travaux du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

Autres mesures d'amélioration - Bus

- Poursuite de la mise en œuvre du plan d'accueillir dans notre parc les 300 nouveaux bus: nouveau centre de transport (CT) Bellechasse (MES prévue en 2022) et l'agrandissement des 3 CT existants en construction (MES progressive d'ici la fin 2021).
- Remplacement de plus de 400 nouveaux bus diesel par des bus hybrides : climatisés, deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant et rampes avant, ports USB
- Accélération de sa stratégie d'électrification du réseau bus: mise en service de 41 bus 100 % électriques
- Finalisation du déploiement de nouveaux valideurs plus performants, notamment aux portes arrières des bus articulés, pour une meilleure fluidité des déplacements à bord des bus
- Poursuite de la mise en place de mesures préférentielles bus par souci d'améliorer la ponctualité et la régularité du service

Budget 2021 - Offre de service métro

- Toutes les listes
 - Offre de service équivalent au niveau de service planifié au budget 2019
- Listes de janvier et mars 2021
 - Utilisation d'un horaire hybride
 - Retrait du 5e train en pointe pour la ligne jaune en semaine
- Liste de juin 2021
 - Fermeture de la station Côte-Vertu du 31 mai au 22 août
 - Annualisation des mesures 2019
- Septembre 2021
 - Utilisation d'un horaire normal de septembre-novembre 2020

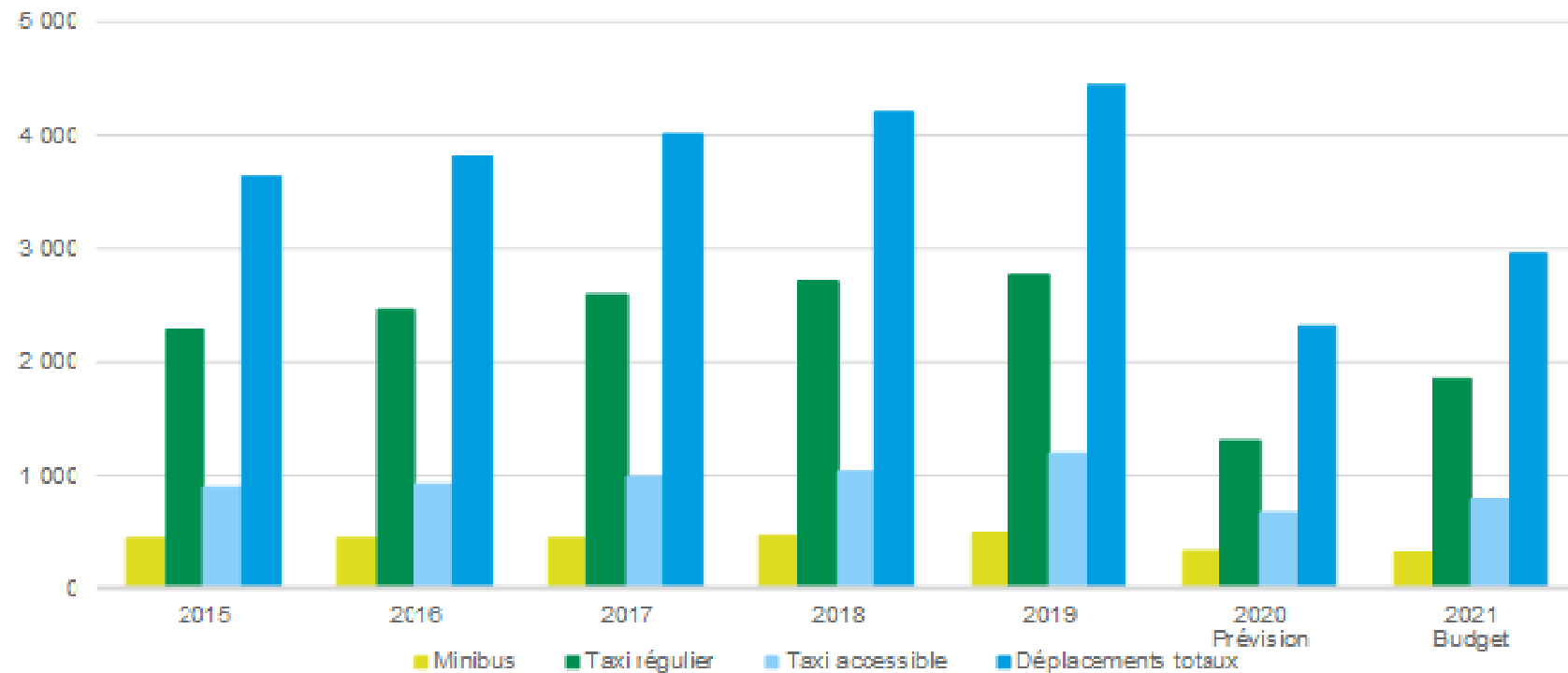
Autres mesures d'amélioration - Métro

- L'année 2021 sera marquée par la mise en service du 17^e nouveau train AZUR, phase 2 de l'acquisition des trains Azur (71 trains au total). D'ici la fin de l'année 2020, nous prévoyons recevoir 7 nouveaux trains.
- Déploiement des équipements de vente débit-crédit dans les 53 stations « Service + » qui permettront à la clientèle d'améliorer leurs options de paiement
- La présence active des employés en soutien aux déplacements se poursuit pour rassurer et guider notre clientèle
- Finalisation d'ici la fin 2020 du déploiement du réseau mobile dans l'ensemble du métro (68 stations)
- Poursuivre le déploiement du programme qui vise à rendre accessibles universellement les stations du métro (chantiers dans 12 stations en 2020 et 14 chantiers en 2021)

Évolution des déplacements

Transport adapté

(en milliers)



Hypothèses :

Moins de clients de 70 ans et plus qui se déplaceront

Moins de sorties non essentielles

Capacité de l'industrie du taxi si le jumelage partiel maximum 2 clients à la fois

Autres mesures – Transport adapté

- Prévission de 3 millions de déplacements en 2021 dans un contexte de pandémie
- Recherche de solution en cours afin de maintenir un niveau de service à «zéro refus» tout en respectant les normes de distanciations sociales de la Santé Publique (2 personnes max)
- Développement d'une stratégie de mobilité inclusive afin de faciliter les déplacements des clients ayant des limitations fonctionnelles et des déficiences intellectuelles

Budget 2020 vs Budget 2021

(en millions de dollars)

	Budget 2020	Budget 2021	Écart
Revenus			
Revenus provenant de l'ARTM			
▶ Rémunération liée à l'exploitation	1 328,5	1 337,0	8,5
▶ Contributions aux immobilisations	162,3	159,2	(3,1)
▶ Services rendus pour l'ARTM	15,4	10,7	(4,7)
Autres revenus d'exploitation	44,0	33,8	(10,2)
Total des revenus	1 550,2	1 540,7	(9,5)
Dépenses			
Dépenses d'exploitation	1 387,9	1 381,5	(6,4)
Service de la dette net	148,4	144,1	(4,3)
Budget spécial d'exploitation	13,9	13,7	(0,2)
Remboursement au fonds de roulement		1,4	1,4
Total des dépenses	1 550,2	1 540,7	(9,5)
Surplus / (Déficit)	-	-	-

Budget 2021

Principales variations des dépenses d'exploitation

(en millions de dollars, par rapport au budget 2020)

Ajustements et améliorations du service *	(42,3)
Contribution aux immobilisations	(3,1)
Indexation des salaires et autres coûts de rémunération	21,4
Indexation des biens et services	1,5
Dépenses liées à la COVID-19	8,1
Dépenses liées à l'entretien AZUR	4,9

* Retrait du montant approuvé au budget 2020 afin d'augmenter le service (ajout d'une partie des 300 bus en septembre 2020 qui n'a finalement pas été bonifié en 2020 en raison de la pandémie).

(9,5)

Budget 2021

Variation des effectifs payés

(équivalent temps plein)

	Budget 2020	Retrait de service	Amélioration de l'expérience client	Entretien sanitaire	Entretien AZUR	Autres	Budget 2021
Gestionnaires	244					(1)	243
Prof. et employés de bureau non syndiqués	114					2	116
Professionnels syndiqués	370					11	381
Employés de bureau syndiqués	911					7	918
Cadres d'exploitation	438	(8)				(2)	428
Commis divisionnaires	213	(11)				(1)	201
Contremaîtres	210	(9)				(10)	191
Inspecteurs	180	(5)				1	176
Chauffeurs, opérateurs et agents station	4 403	(160)				(1)	4 242
Employés d'entretien	2 407	(18)	4	81	12	(15)	2 471
Total	9 490	(211)	4	81	12	(9)	9 367 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Exclut 850 effectifs financés par les projets d'investissement

Budget 2021

Évolution du budget par grandes catégories

	2021		2020		2019		2018		2017		2016		Moy.
	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %	5 ans
Ajout et amélioration de service	(42,3)	-2,7 %	48,6	3,3 %	14,7	1,1 %	22,4	1,7 %	23,1	1,7 %	1,1	0,1 %	1,6 %
Dépenses d'immobilisations	(3,1)	-0,2 %	13,8	0,9 %	21,9	1,6 %	15,9	1,2 %	8,5	0,6 %	20,5	1,3 %	1,1 %
Dépenses courantes	27,8	1,8 %	26,9	1,8 %	33,3	2,4 %	25,2	1,9 %	8,1	0,6 %	16,5	1,1 %	1,6 %
Dépenses COVID-19	8,1	0,5 %											0,0 %
Total des dépenses	(9,5)	-0,6%	89,3	6,1%	69,9	5,0%	63,5	4,8%	39,7	2,9%	38,1	2,5%	4,3%

- ▶ En excluant l'ajout des coûts d'entretien des nouveaux trains AZUR de 4,9 M\$ dus à la fin de la période de garantie (24 mois), la progression des dépenses courantes en 2021 est uniquement de 1,5 %

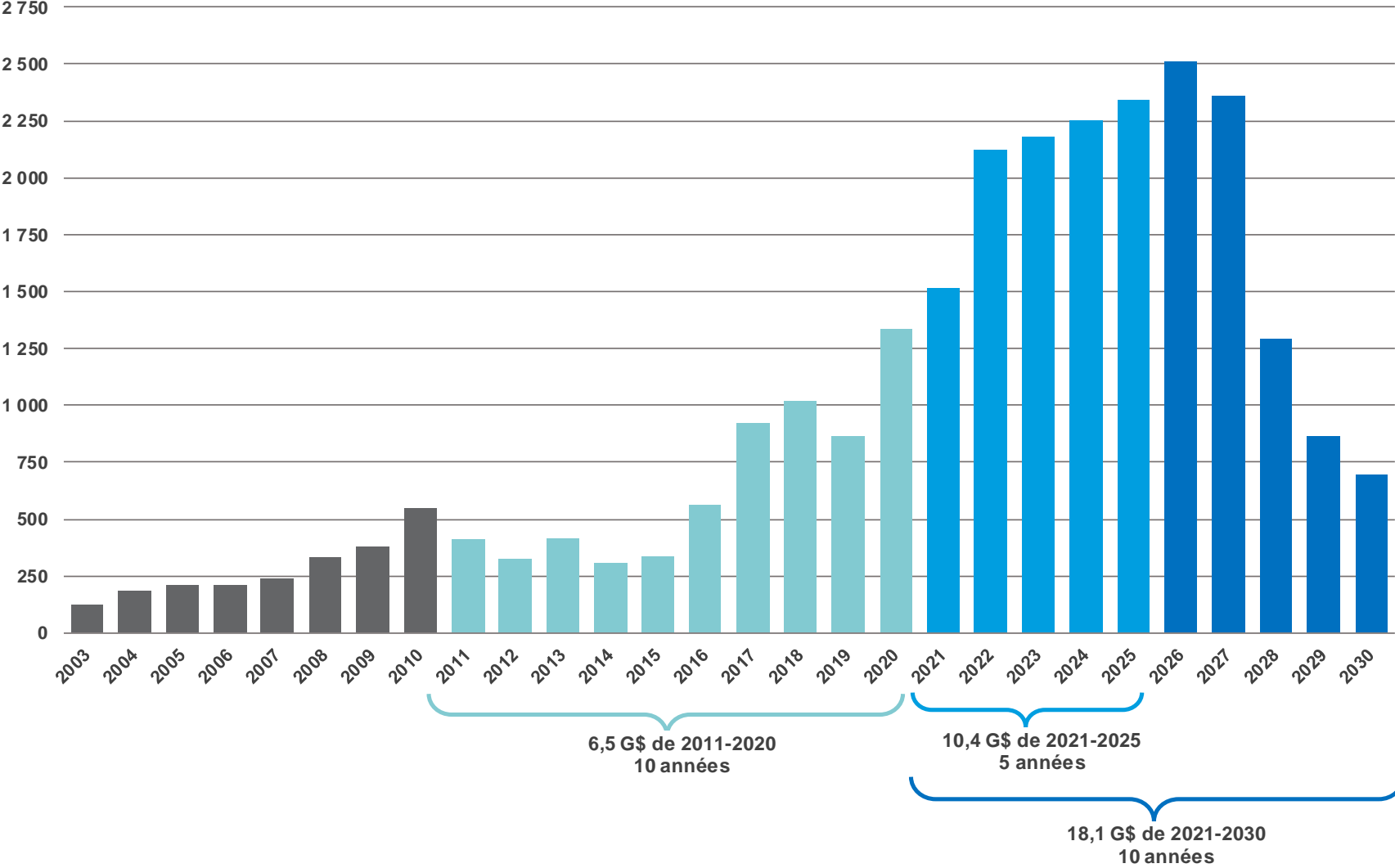


Programme des immobilisations 2021-2030

Faits saillants – PI 2021-2030

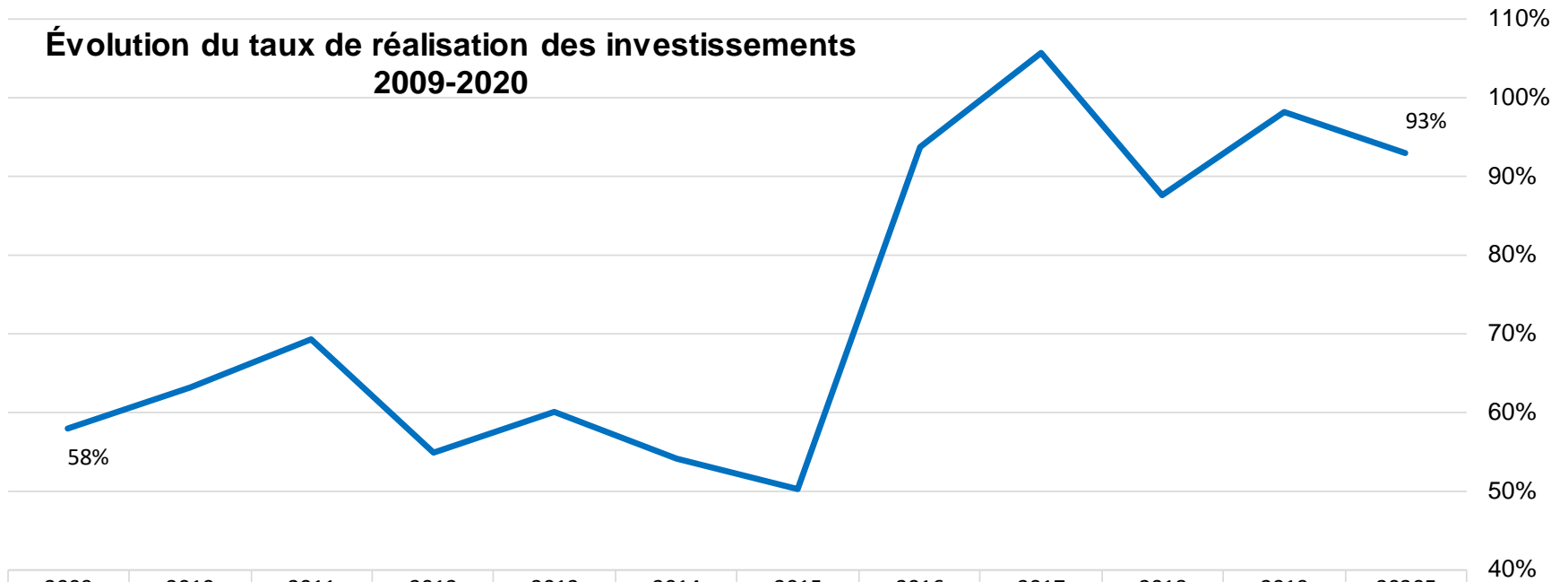
- **Révision du portefeuille de projets afin de maintenir nos investissements totaux au même niveau que l’an dernier, soit 18,1 G\$**
- Projets autorisés :
 - 7,4 G\$ soit environ 41 % de la valeur totale des projets dont 4,7 G\$ au cours des 3 prochaines années
 - 34 principaux projets représentent 98 % de la valeur totale
 - Projets de maintien des actifs représentent 52 % de la valeur totale
- Projets en définition / identification :
 - 10,7 G\$ soit environ 59 % de la valeur totale des projets
 - 35 projets, notamment :
 - Le prolongement de la ligne bleue (réalisation)
 - Les projets relatifs au déploiement de la stratégie d’électrification du réseau bus, incluant le matériel roulant et les infrastructures
- 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 (en M\$)



Taux de réalisation des projets

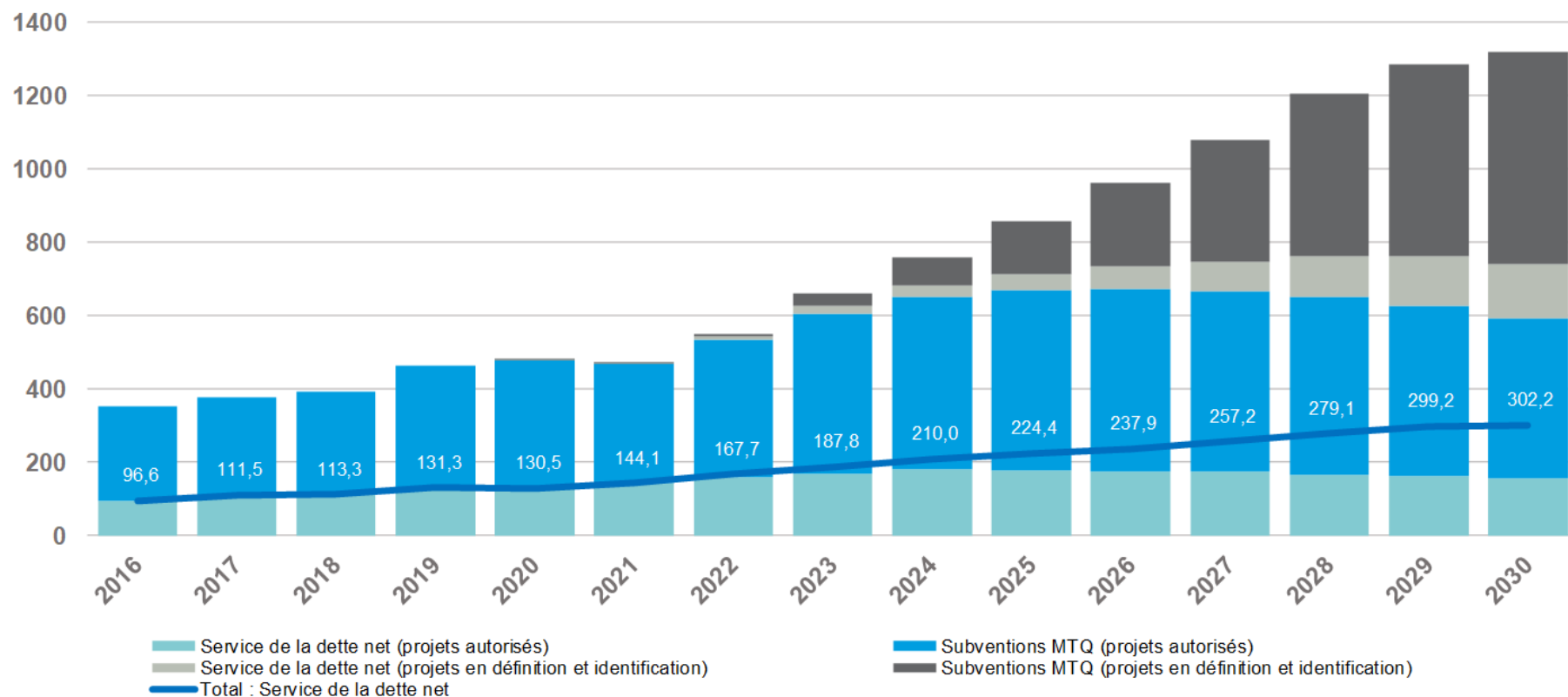
Évolution du taux de réalisation des investissements
2009-2020



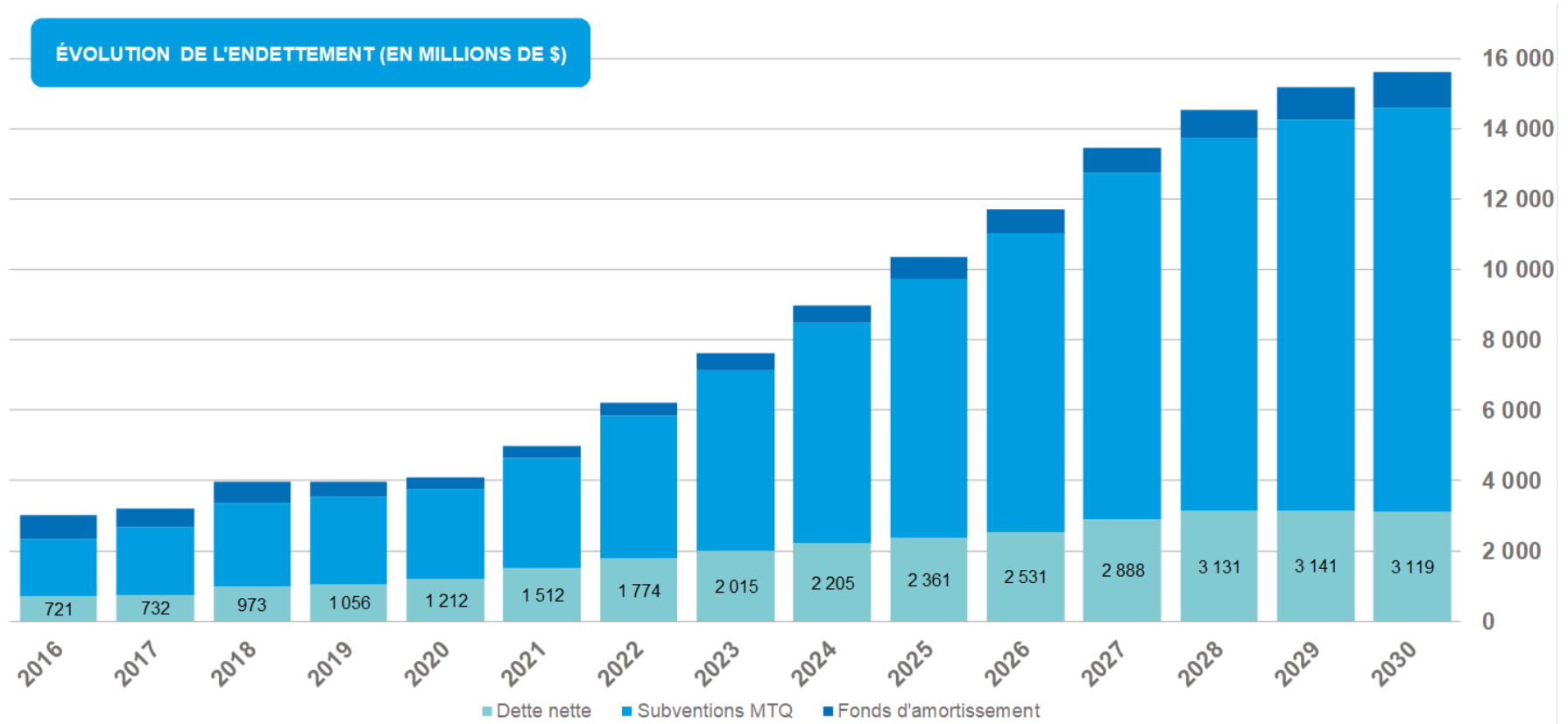
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020E
—	58%	63%	69%	55%	60%	54%	50%	94%	106%	87%	98%	93%
Réel	378 M\$	547 M\$	409 M\$	322 M\$	414 M\$	306 M\$	334 M\$	559 M\$	918 M\$	1 015 M\$	869 M\$	1 375 M\$

Évolution du service de la dette

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE (EN MILLIONS DE \$)

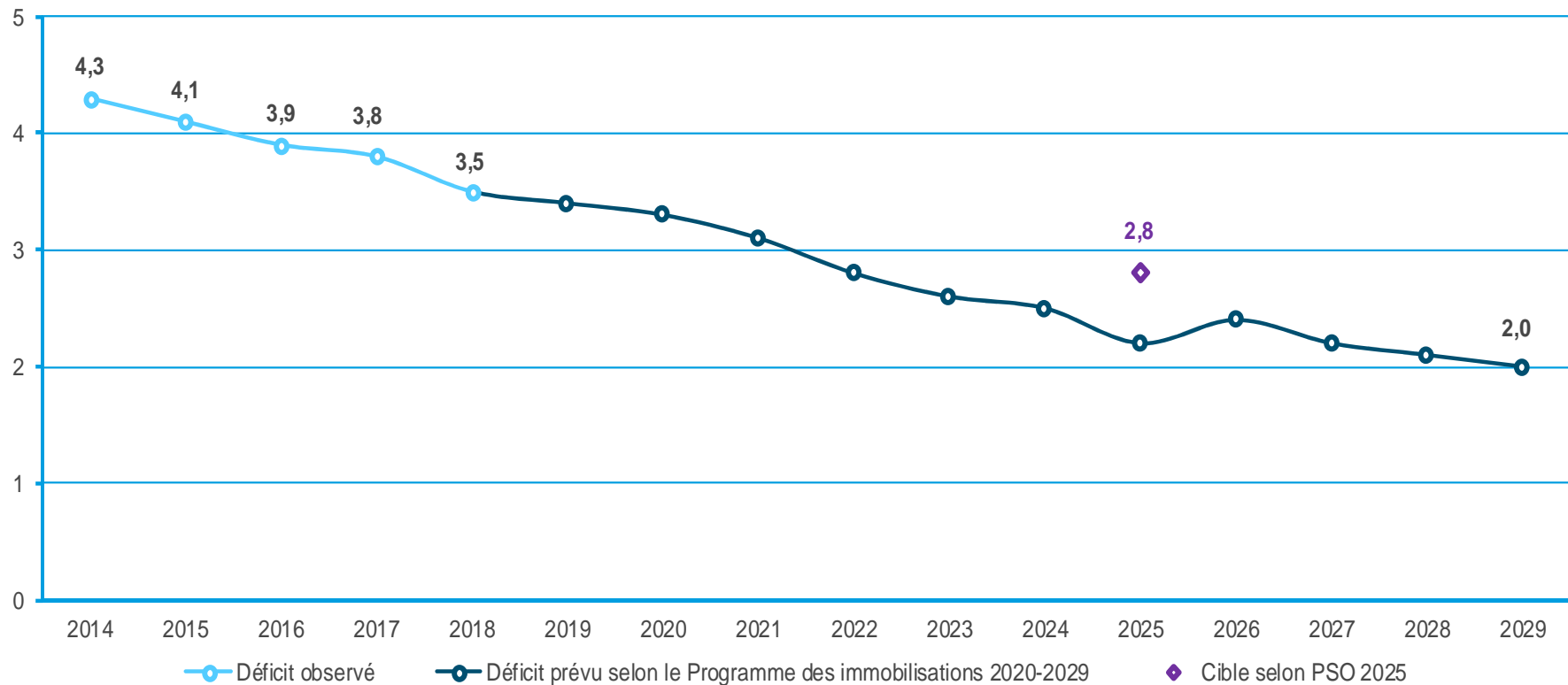


Évolution de la dette nette



Déficit de maintien d'actifs

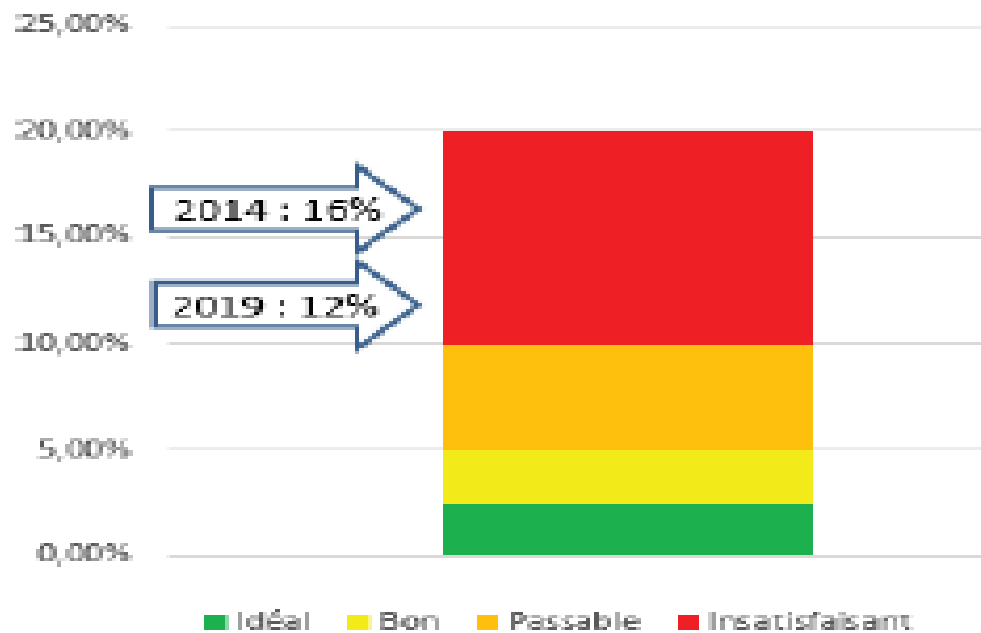
- ▶ La STM a réussi, depuis 2014, à réduire le déficit de maintien d'actifs en le faisant passer de 4,3 G\$ en 2014 à 3,3 G\$ en 2019.
- ▶ Ci-dessous le graphique inclus au PI 2020-2029. Une nouvelle prévision du déficit de maintien d'actifs pour les années à venir sera disponible au cours de l'année 2021.



Déficit de maintien d'actifs (suite)

- **Indice de condition du parc :**
Déficit de maintien d'actifs / Valeur de remplacement à neuf

Seuils d'état de l'indice de condition du parc (ICP)



Principaux projets autorisés

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

- Acquisitions de bus (912 bus)
- Centre de transport Bellechasse
- Agrandissement de 3 centres de transport
- Centre de l'Est de Montréal
- Électrification des centres de transport
- Complexe Crémazie

Principaux projets autorisés

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

- AZUR (71 trains, dont 54 sont déjà reçus)
- Réno-Systèmes 3, 4 et 5
- Réno-Infrastructures 2 et 3
- Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1 et 2
- Garage Côte-Vertu
- Prolongement de la ligne bleue
- Centre d'attache - secteur nord-ouest
- Contrôle de trains - ligne bleue



Rémunération ARTM et plan d'optimisation des dépendances 2020 - 2022

Rémunération ARTM – Avant et après la bonification du programme d'aide de Québec

Description	Programme d'aide Québec totalisant 400 M\$ Annoncé en juillet 2020*			Programme d'aide Québec totalisant 1 200 M\$ Annoncé à la mi-octobre 2020*		
	<i>en M \$</i>			<i>en M \$</i>		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Rémunération maximale prévue de l'ARTM	1 474,7 \$	1 450,3 \$	1 450,3 \$	1 496,3 \$	1 475,9 \$	1 475,9 \$
Remboursement des coûts directs liés à la COVID-19	- \$	- \$	- \$	12,0 \$	8,1 \$	8,1 \$
Efforts de réduction de dépenses demandés à la STM	29,6 \$	94,5 \$	152,1 \$	- \$	60,6 \$	118,2 \$
	Somme sur 3 ans = 276 M\$			Somme sur 3 ans = 178,8 M\$		

* Le budget 2021 de la STM a été complété avant l'annonce de la bonification du programme d'aide de Québec à la mi-octobre 2020

Un budget responsable – répondant aux nouvelles cibles budgétaires de l'ARTM

Résultats - plan d'optimisation des dépenses

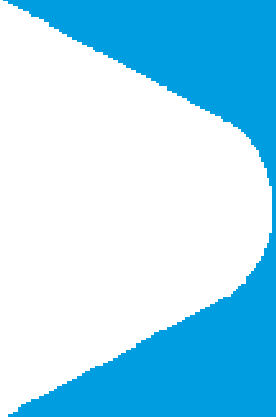
En millions de \$	2020	2021	2022	Total
Rémunération maximale de l'ARTM	1 496,3	1 475,9	1 475,9	
Demande ARTM				
Cible de réduction des dépenses		20,4	20,4	40,8
Absorption des coûts du système de la STM		40,2	97,8	138,0
Coûts supplémentaires - mesures de soutien COVID-19	12,0	8,1	8,1	28,2
Remboursement ARTM - mesures de soutien COVID-19	(12,0)	(8,1)	(8,1)	(28,2)
Sous- total - demande ARTM	-	60,6	118,2	178,8
Résultats STM				
Plan d'optimisation des dépenses	(56,7)	(34,9)	(34,8)	(126,4)
Écart	(56,7)	25,7	83,4	
Application du surplus de l'année précédente	-	(56,7)	(31,0)	
Report à l'année suivante	(56,7)	(31,0)	52,4	
Utilisation des surplus antérieurs (fonds d'immobilisation)	-	-	(52,4)	
Surplus antérieurs (fonds d'immobilisation)				
Solde disponible au début	152,7	152,7	152,7	
Utilisation des surplus	-	-	52,4	
Fonds disponibles prévus à la fin de l'année	152,7	152,7	100,3	
Note : Le solde disponible de 100 M\$ à la fin 2022 permettra de financer la portion non subventionnée de projets d'immobilisations et ainsi alléger la pression sur la dette nette de la STM au cours des années 2023 et suivantes				

Plan d'optimisation des dépenses de la STM...quelques exemples

- Maintien de l'offre de service bus et métro au niveau de 2019 et report des ajouts de service en 2023
- Continuer de répondre à la demande pour les déplacements des clients du transport adapté
- Aucune création de nouveaux postes pour 2021 et 2022 sauf si le poste est autofinancé par une réduction équivalente (seule exception est l'embauche d'employés temporaires pour effectuer l'entretien sanitaire de nos véhicules)
- Entente avec les 2 syndicats de bureau pour affecter des employés en renfort aux tâches d'entretien sanitaire permettant de générer des économies importantes au cours des mois de mai à juillet 2020.
- Entente avec les syndicats des groupes chauffeurs et commis divisionnaires pour permettre une certaine flexibilité opérationnelle pendant la pandémie.

Plan d'optimisation des dépenses de la STM...quelques exemples (suite)

- Absorption des coûts additionnels, non prévus au budget 2020, liés à la nouvelle réalité du télétravail (équipements informatiques, allocation aux employés pour s'équiper à la maison, etc.).
- Arrêt de la rémunération à la performance des gestionnaires pour 2020 et hausse salariale cohérente avec celle des employés syndiqués.
- Diverses mesures telles la réduction d'impression de brochures, documents, reports de certains initiatives ou projets informatiques, etc.



Annexe 1

Principaux projets autorisés

Stratégie d'accueil et d'entretien des 300 bus

En cinq solutions :

- Adapter un bâtiment industriel près du centre de transport Stinson ✓
- Réfection de la toiture du centre de transport St-Denis ✓
- Agrandissement de 3 centres de transport (CT) ✓
- Construction du nouveau centre de transport Bellechasse - **En cours**
- Construction d'un nouveau centre de transport (Est de Montréal) - **En cours**

Acquisition de bus – 12 mètres



Coût total : 1 056 M\$	Financement : SOFIL – 85 % / 95% / PAFFITC - 90 % / PAGTCP - 50 %	Échéance : 2024
-------------------------------	--	------------------------

Ce projet a pour objectif d'acquérir et d'intégrer 912 bus hybrides ou électriques équipés d'un système de climatisation, dont 300 bus en ajout pour la période 2019-2021.

Nombre de bus	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Remplacement	99	109	54	80	56	100	498
Ajout	36	133	131	32*	44*	38*	414
Sous-total	135	242	185	112	100	138	912

Ajout des 300 bus

* Quantités en option

Activités : Période 2019 - 2024 : 912 bus

➤ Remplacement de 498 bus et ajout de 414 bus, dont 114 bus en option pour 2022 à 2024.

Bénéfices :

- Maintenir le parc en bon état (âge moyen d'environ 8 ans)
- Améliorer le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité)
- Réduire les émissions de GES
- Approfondir nos connaissances et acquérir une expérience en électrification du transport

Centre de transport Bellechasse



Coût total : 370 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 février 2019, octroi du contrat de démolition, de décontamination et d'excavation du terrain
- Les plans et devis sont en cours de finalisation et ont permis dès le début de 2020 l'octroi de plusieurs contrats de construction (lots)

Le projet consiste :

- À construire un bâtiment d'une superficie totale d'environ 60 000 m² 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 v4 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

Agrandissement de 3 centres de transport



Coût total : 219 M\$	Financement : PAGTCP – 75 %	Échéance : 2021
<p>Le projet d'agrandissement des centres de transport Anjou, Legendre et Saint-Laurent permettra d'accueillir 160 bus.</p>		
<p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ En juin 2019, octroi du contrat conception – construction➤ Une livraison progressive des agrandissements est prévue à partir de la fin de l'année 2020 et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année 2021 <p>Le projet permettra d'accueillir 160 bus supplémentaires et consiste à créer :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Une extension de l'aire de stationnement des bus, des locaux du personnel et des équipements associés➤ Une extension de l'aire d'entretien des bus, des locaux et des équipements associés➤ 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. <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Répondre au besoin de 300 bus supplémentaires pour offrir un meilleur service à la clientèle➤ Permettre l'électrification éventuelle du réseau des bus➤ Bonifier l'offre de service Bus		

Centre de transport – Est de Montréal



Coût total : 315 M\$	Financement : PAGTCP – 87 %	Échéance : 2024
<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>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ En 2019, octroi d'un contrat de services professionnels afin de réaliser l'étude de faisabilité▶ La STM est devenue propriétaire du terrain en décembre 2019 <p>Le projet consiste :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ 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▶ 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▶ Ce bâtiment vise d'obtention de l'accréditation LEED OR <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Répondre au besoin de 300 bus supplémentaires pour offrir un meilleur service à la clientèle▶ Permettre l'électrification éventuelle du réseau Bus▶ Bonifier l'offre de service Bus		

Électrification des centres de transport



Coût total phase 1 : 674 M\$	Financement* : PAGTCP – 75 % <small>* (en attente de confirmation)</small>	Échéance : 2026
<p>Le programme d'électrification a pour objectifs de planifier et réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les futurs centres de transport ainsi que dans les centres existants.</p>		
<p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ La phase 1 du programme d'électrification est d'une durée de 6 ans➤ Englobe l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements, les travaux d'installation des équipements électriques nécessaires à l'électrification, ainsi que le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec➤ 4 centres de transport ciblés : Bellechasse, de l'Est, Saint-Michel et Stinson. <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Permettre l'exploitation des bus électriques➤ Réduire les coûts de la facture électrique grâce à l'installation d'un système de contrôle des équipements de recharge.		

Complexe Crémazie



Coût total : 263 M\$	Financement : SOFIL – 85 % PAFFITC – 90 %	Échéance : début 2022
<p>Reconstruction du complexe Crémazie qui abrite un atelier principalement utilisé pour les activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces.</p>		
<p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 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➤ Les déménagements et réaménagements se termineront à la fin 2022 <p>Le projet consiste :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 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)➤ Ce bâtiment vise d'obtention de l'accréditation LEED OR <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Optimiser les activités d'exploitation en générant des économies récurrentes annuellement➤ Éviter certains coûts d'exploitation➤ Accroître la mobilisation des employés		



Coût total : 2 624 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
Total	12	22	18	2	7	10	71

Activités :

- ▶ Trains Phase I : L'acceptation provisoire du 54^e train a été complétée en juin 2019. Les livraisons des pièces de rechange ont été complétées en juin 2020 et celles de l'outillages spécialisés devraient se terminer au 1^{er} trimestre 2021. La bonne gestion de ce projet par la STM a permis de réaliser des économies de plus de 50 M\$ dans la phase 1.
- ▶ Trains Phase II : Avenant autorisé afin d'acquérir 17 trains additionnels AZUR. L'acceptation provisoire des 54 trains est complétée en date du 31 octobre 2020
- ▶ Modifications des ateliers et des équipements métro pour permettre l'intégration des nouvelles voitures Azur, tant pour l'exploitation que pour l'entretien est complété.

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 environ 75 % 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>Réalisations :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Fin de la construction du nouveau poste de redressement Savoie (proximité de la Bibliothèque nationale)➤ Mise en service des ascenseurs pour la station Berri-UQAM - Ligne 1- Verte (novembre 2020)➤ Réseau cellulaire : déploiement dans l'ensemble du réseau (68 stations) d'ici la fin de l'année 2020➤ Implantation de la solution de paiement par débit/crédit sans contact dans la grande majorité des loges et espaces-clients (75 sites sur 82) d'ici la fin de l'année 2021. <p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Poursuite des travaux pour l'accessibilité des stations (Viau, Mont-Royal)➤ Remplacement et réfection de 5 postes de ventilation et 2 postes de district (Lionel-Groulx et Legendre)➤ Remplacement et réfection des équipements de voie, d'énergie, d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication. <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure)➤ Améliorer la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service)➤ Améliorer l'accessibilité universelle➤ Améliorer la communication à la clientèle		

Réno-Infrastructures 2 et 3



Coût total : 807 M\$	Financement : PAGTCP – 75 % PAFFITC – 90 %	Échéance : 2026
<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>Réalisations 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Réfection de stations : Berri-UQAM mezzanine, Jean-Talon membrane, Beaudry, Côte-Vertu membrane et Vendôme▶ Réfection Structures auxiliaires : 5▶ Réfection Tunnel : Voûte en tunnel (voie de raccordement L1, L2 et L4) <p>Activités :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Réfection de stations : McGill, Jean-Talon, Atwater, Viau, Lionel-Groulx, Pie-IX, Angrignon, Rosemont, Jarry, Papineau, Iberville, Outremont, Université-de-Montréal, Côte-des-Neiges, et Saint-Michel▶ Réfection Structures auxiliaires : 3▶ Rétro-installation de signalétique : Place-des-Arts, Place St-Henri et Édouard-Montpetit▶ Éclairage de stations, canalisation et autres : Youville, Côte-des-Neiges, Édouard-Montpetit, Fabre, Joliette, de Castelnau, Acadie, et De Castelnau. <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Maintenir la fiabilité, l'état, la disponibilité et la sécurité du réseau du métro tout en réduisant le déficit de maintien d'actifs.		

Programme d'accessibilité – métro : phase 1 et 2



Coût total : 685 M\$

Financement : PAGTCP – 75 % / PAFFITC – 90 %

Échéance : 2026

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 :

Ce programme permet d'accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle du réseau du métro. Il est planifié en quatre phases devant se terminer vers 2038.

Phase 1 : La phase 1 du programme permettra de rendre accessible 12 stations d'ici 2023:

- Jean-Talon
- Angrignon
- Préfontaine
- McGill
- D'Iberville
- Édouard-Montpetit
- Jean-Drapeau
- Jolicoeur
- Villa-Maria
- Place-des-Arts
- Outremont
- Place Saint-Henri

Phase 2 :

À ce titre et en continuité avec la phase 1, la deuxième phase du programme, débutée en avril 2020, permettra de rendre universellement accessibles un minimum de 6 nouvelles stations d'ici 2025.

Bénéfices :

- Améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM
- Faciliter les déplacements verticaux
- Fidéliser davantage la clientèle
- Améliorer le service à la clientèle
- Améliorer l'expérience client

Garage Côte-Vertu



Coût total : 500 M\$

Financement : PAGTCP – 75 % / PAFFITC – 90 %

Échéance : 2022

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 :

- 2020 : Fin des travaux de bétonnage des tous les tunnels et de l'atelier ainsi que poursuite de l'installation des équipements métro
- Été 2021 : Fermeture de la station Côte-Vertu et mise en place de mesures transitoires pendant 12 semaines afin de permettre l'installation d'un appareil de voie en avant-gare de la station
- 2021 : Fin des travaux de bétonnage du faisceau de voie et du poste de ventilation mécanique. Travaux d'architecture, de drainage et d'aménagement extérieurs. Fin de l'installation des équipements métro.
- 2022 : 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.



Prolongement de la ligne bleue

Coût total : 829 M\$*

** Budget intérimaire en attente de la finalisation du dossier d'affaires*

**Financement : PAGTCP – 100% /
PAFFITC / PAGITC 100 %**

**Échéance phase actuelle:
2021**

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. À ce jour, seule la phase de planification est autorisée. Des délais importants associés aux acquisitions de terrains font en sorte que les paramètres du projet sont actuellement revus par les instances gouvernementales.

Activités :

Les principales activités planifiées lors de la phase actuelle sont :

- ▶ Rédiger les différents documents nécessaires à la réalisation des étapes subséquentes, notamment les dossiers d'affaires et des spécifications techniques
- ▶ Élaborer les concepts architecturaux des stations
- ▶ Préparer des plans et devis détaillés des infrastructures et des équipements 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 des dossiers d'affaires par le Conseil des ministres est prévue :

- ▶ Projets jumelés à hiver 2021 (Centre d'attachement Nord-Ouest / Contrôle de trains)
- ▶ Prolongement ligne bleue au printemps 2021. Cette date sera précisée lorsque les paramètres du Projet auront été définis et confirmés par les instances gouvernementales.

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

Centre d'attacheement - secteur nord-ouest



Coût total : 417 M\$* <i>* Dossier d'affaires en préparation</i>	Financement* : PAGTCP – 75 % <i>* (en attente de confirmation)</i>	Échéance : 2026
<p>Ce nouveau centre d'attacheement (CA) permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs, à bonifier l'offre de service en terme d'entretien, mais aussi à garantir une répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau durant la nuit.</p>		
<p>Activités en 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Début des représentations pour la commission publique;➤ Poursuite des processus de modifications aux règlements d'urbanisme;➤ Poursuite du processus d'acquisition des terrains;➤ Poursuite des études complémentaires;➤ Optimisation du projet et validation des concepts en cours;➤ Processus d'approbation du règlement d'emprunt;➤ Revues de conception en cours;➤ Rédaction des premiers appels d'offres. <p>Bénéfices :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Augmenter le nombre de convois de véhicules de travaux qui seront en mesure de donner les services de maintien et entretien des actifs;➤ Augmenter le temps de travail que disposent les travailleurs pour effectuer leurs travaux en tunnel, pour l'ensemble des convois sur le réseau lors d'une nuit de travail;➤ Diminuer les coûts d'énergie et d'entretien des locotracteurs (électriques vs diesel);➤ Réduire le bruit, les émissions de polluants et les GES en tunnel grâce à l'utilisation de locotracteurs électriques;➤ Réduire le déficit de maintien des actifs.		

Contrôle de trains - ligne bleue



Coût total : 326 M\$*

** Dossier d'affaires en
préparation*

Financement* : PAGTCP – 75 %

** (en attente de confirmation)*

Échéance : 2026

Le projet Contrôle de trains - ligne bleue vise à remplacer le système actuel de contrôle de trains à cantons fixes par un système de type CBTC «Communication Based Train Control» ou «contrôle des trains par communication radio»

Activités :

Ce projet de remplacement du système de contrôle de trains vise à :

- Répondre aux besoins d'exploitation du futur prolongement de la ligne bleue
- Implanter un nouveau système de type CBTC sur la ligne bleue, à titre de projet pilote, et à profiter du retour d'expérience pour un éventuel déploiement du CBTC sur les autres lignes du réseau de métro
- Assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant
- Suivre la tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente

Ce projet de remplacement du système de contrôle de trains concerne :

- Le tronçon existant de la ligne bleue (12 stations)
- Le prolongement de la ligne bleue (5 nouvelles stations et un garage de 10 places)

Bénéfices :

- Réduire le déficit de maintien des actifs
- Contribuer de façon significative à l'améliorer l'expérience client
- Offrir un service fiable en livrant l'offre de service promise
- Maintenir un taux de livraison du service métro de 99,9 % en diminuant le risque du manque de pièces et, par le fait même, le nombre de pannes
- Éviter un problème d'obsolescence sur le contrôle de trains de la ligne bleue.