

Programme des immobilisations 2025-2034

APPROUVÉ PAR

Le Conseil d'administration de la Société de transport de Montréal,
14 novembre 2024

PRÉPARÉ PAR

La Direction exécutive Finances, approvisionnement,
affaires juridiques, normes et conformité et trésorerie

Note liminaire

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis au million de dollars près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté. Les investissements présentés dans la phase autorisée représentent les montants autorisés par la STM.

Les dépenses des projets représentent le coût complet net des ristournes des taxes (TPS et TVQ), ce qui signifie qu'elles contiennent les volets capitalisables et non capitalisables. Le financement des investissements capitalisables s'effectue principalement sous forme d'emprunt ou de remboursement au comptant par nos partenaires. Quant à la portion non capitalisable, elle est intégrée au budget d'exploitation de la STM.

Le pourcentage de subvention présenté au bas de chaque fiche de projet représente une estimation du taux prévu de financement par les partenaires, autres que la STM, pour la durée totale du projet et pour l'ensemble des dépenses du projet (capitalisables et non capitalisables). Ce pourcentage peut différer du taux du programme de subvention. À l'exception des demandes de subvention déjà autorisées, le programme d'aide financière indiqué dans chaque fiche de projet constitue une hypothèse à des fins de préparation du Programme des immobilisations (PI).

Les projets terminés en 2024 et avant sont exclus du présent document.

Finalement, une liste des sigles, des acronymes et des autres abréviations utilisés est présentée à la dernière page de ce document.



Marie-Claude Léonard
Directrice générale



Éric Alan Caldwell
Président du conseil d'administration

Mot des dirigeants

C'est avec préoccupation que la Société de transport de Montréal présente son Programme d'immobilisations (PI) 2025-2034 qui totalise maintenant 25,8 G\$ de besoins en investissement, une augmentation de 4,7 G\$ par rapport à l'an dernier. Alors que les besoins sont grandissants pour assurer un réseau fiable et performant, 12,1 G\$ n'ont pas reçu d'engagement de financement de la part de l'ensemble des paliers gouvernementaux.

Le besoin le plus pressant demeure le maintien des actifs pour lequel les investissements souhaités s'élèvent à 10,7 G\$ sur 10 ans pour l'ensemble des réseaux. Maintenir les infrastructures existantes en bon état et sécuritaires doit être vu comme essentiel, et ce, avant même de considérer le développement du réseau de transport collectif.





Cependant, l'insuffisance des ressources actuellement disponibles met à risque la réalisation à court terme de projets critiques et, par conséquent, la fiabilité et la sécurité des réseaux. Pour une deuxième année consécutive, les principales demandes de la STM pour la poursuite de ses efforts de maintien des actifs ont été refusées au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2024-2034, créant ainsi une rupture significative dans la planification des travaux alors que le métro fait face à des besoins pressants.

Des projets comme la réfection des stations, l'accessibilité universelle ou le remplacement des trains MR-73, qui auront 60 ans en 2036, sont à risque d'être dépriorisés ou repoussés, ce qui pourrait avoir inévitablement des conséquences sur la fiabilité du service, les coûts d'entretien à l'exploitation et, à terme, sur les coûts de projets qui risquent d'augmenter dû à l'inflation.

Le métro de Montréal est l'équipement de transport qui réalise le plus de déplacements au Canada.

Moderniser le réseau, ce n'est pas le refaire à l'identique. Il s'agit d'une opportunité qui permet d'optimiser l'usage des infrastructures existantes, d'augmenter la capacité de l'offre et d'améliorer l'attractivité du transport collectif sans avoir à construire de nouveaux équipements ou de nouvelles infrastructures.

Alors que l'on sait que le coût croissant de la congestion routière dans le grand Montréal s'élevait à 6 G\$ en 2023, et que ce chiffre pourrait grimper à 10 G\$ en 2030¹, nous devons collectivement faire le choix de moderniser nos réseaux. Ces investissements feront la différence lorsqu'un citoyen devra choisir entre prendre le transport collectif ou sa voiture dans ses déplacements quotidiens.

Il ne faut donc pas perdre de vue que le métro aura 60 ans en 2026. Pour qu'il continue à jouer son rôle environnemental, social et économique, nous devons lui donner les moyens de ses ambitions. C'est ce que nous demandons à nos bailleurs de fonds gouvernementaux.

1 : CMM - Données de l'Observatoire Grand Montréal - Septembre 2024

Table des matières

STM en bref	01
Faits saillants	02
PI 2025-2034	16
Gestion et réalisation du portefeuille de projets	17
Impact financier	22
Sommaire – Projets	28
Réseau de bus	34
Réseau du métro	52
Transport adapté	77
Secteur administratif	81
Annexes	87
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	96

LA STM EN BREF

8^e entreprise
au Québec 

10 586
employés 

1,8 G\$ \$
budget
d'exploitation

25,8 G\$ \$
investissements
sur 10 ans

1,1 million
Déplacements
par jour

288 millions
Déplacements
en 2023



4 lignes de
métro

71 km
68 stations / 27 accessibles universellement
999 voitures / 639 AZUR
360 MR-73



228 lignes de
bus

1 992 bus / 837 hybrides
41 électriques
16 minibus
500 km² / + de 70 voies réservées
près de 1 400 feux prioritaires



87 minibus transport
adapté

8 fournisseurs de taxis
33 947 clients
3,4 M de déplacements en 2023

Faits saillants



25,8 G \$
de projets
nécessaires



Les besoins d'investissements de la STM prévus au Programme d'immobilisations (PI) 2025-2034 s'élèvent à 25,8 G\$ sur dix ans, en hausse de 4,7 G\$ par rapport à l'an dernier. Cependant, sur les plus de 100 projets présentés dans ce PI, seuls 54 sont autorisés, c'est-à-dire soit financés ou en processus d'autorisation par le gouvernement du Québec.

Le réseau du métro de la STM a près de 60 ans. Pour continuer à offrir un service fiable et sécuritaire, la STM doit pouvoir compter sur des infrastructures en bon état. Des investissements importants et soutenus sont nécessaires pour moderniser ses infrastructures et équipements fixes dédiés à l'exploitation. Concrètement, plus de 10,7 G\$ doivent être investis dans les 10 prochaines années, autant dans les équipements que dans le matériel roulant, pour le maintien et la modernisation du réseau du métro.

Les 40 trains MR-73 figurent déjà parmi le plus vieux matériel roulant au monde. En 2036, ils auront atteint plus de 60 ans de vie utile et devront être remplacés. Les investissements nécessaires pour le projet de remplacement des trains MR-73, incluant la modernisation des infrastructures connexes, sont présentés dans ce PI. Ce sont plus de 3,5 G\$ qui y sont inscrits pour démarrer ce projet majeur, un des plus importants pour l'avenir du réseau du métro, qui s'échelonne au-delà de l'horizon de 10 ans prévu au PI actuel.

10,7 G \$
équipements fixes
et matériel roulant

dont **3,5 G \$**
remplacement
des MR-73

7,2 G \$
projet ligne bleue
et contrôle de train

1,0 G \$
implantation
d'ascenseurs

Le projet de prolongement de la ligne bleue, dont le dossier d'affaires a été approuvé à l'été 2024 par le Conseil des ministres du gouvernement du Québec, se chiffre à 7,2 G\$, incluant le remplacement du système de contrôle de trains pour la ligne bleue. Ce projet structurant pour l'ensemble du réseau est officiellement commencé et se terminera en 2031.

Avec plus de 1,0 G\$ visé au cours des dix prochaines années, la STM souhaite maintenir sa vision d'incorporer les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations. La STM a à cœur de rendre son réseau du métro accessible au bénéfice de l'ensemble de sa clientèle. Depuis le lancement du programme dédié à l'accessibilité en 2016, le nombre de stations accessibles a plus que triplé, passant de 7 stations à 27 stations. Cependant, comme aucune nouvelle phase de ce programme n'a été inscrite au PQI depuis 2019, et dans le contexte des ressources insuffisantes pour le maintien des actifs, la mise en accessibilité du métro de Montréal est appelée à stagner.



La priorité

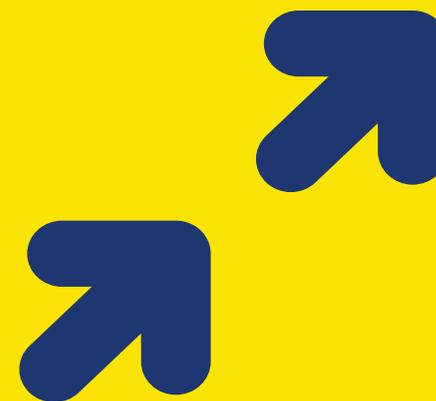
Moderniser le réseau du métro



Le métro de Montréal est l'équipement de transport qui réalise le plus de déplacements de tout le Canada. Il s'agit aussi de la colonne vertébrale de la mobilité dans la région métropolitaine, alors que 62 % de tous les déplacements en transport collectif de la région utilisent ce mode en tout ou en partie. Mais le métro vieillit. L'âge moyen de ses stations et tunnels est de 44 ans. Pour continuer à jouer son rôle central, les infrastructures du métro doivent être maintenues et modernisées.

Le déficit d'investissement en maintien d'actifs du métro de Montréal est déjà d'au moins 6 G\$. Des investissements de 560 M\$ par année indexé, pour les infrastructures du métro seulement, sont nécessaires pour éviter que ce déficit s'accroisse. C'est sans compter les investissements nécessaires pour le matériel roulant, les infrastructures connexes et le réseau de surface.

Moderniser le réseau, ce n'est pas le refaire à l'identique, mais une opportunité de l'améliorer pour en retirer de nombreux bénéfices.



LES BÉNÉFICES DE LA MODERNISATION

La modernisation représente une opportunité de réinventer le réseau, de le rendre plus performant, plus fiable, plus résilient aux changements climatiques, plus accessible, plus attractif et de pouvoir déplacer plus de personnes avec les mêmes infrastructures.

Par exemple, le remplacement des trains MR-73 par des trains modernes de type boa pourrait déplacer jusqu'à 8 % plus de clients. Le remplacement du contrôle de train désuet par un système moderne augmenterait la fréquence de service en pointe et permettrait d'envisager l'automatisation ou encore l'installation de portes palières. Ainsi, on estime que la modernisation de la ligne verte grâce à de nouveaux trains, un nouveau contrôle de train et la mise à niveau des infrastructures afférentes bonifierait la capacité de 37 %, et ce, à partir de nos actifs existants. Bref, la modernisation produit un rendement sans égal.

Les bénéfices de la modernisation du réseau



Préserver la sécurité des infrastructures et améliorer la performance et la fiabilité des services



Augmenter la capacité du réseau en optimisant l'usage des infrastructures existantes



Améliorer le sentiment de sécurité et la satisfaction de la clientèle



Rendre le réseau résilient face aux changements climatiques



Rendre le réseau universellement accessible



Rénover à meilleur coût en évitant des dégradations excessives d'équipements et d'infrastructures

L'INACTION COMPORTE DE NOMBREUSES CONSÉQUENCES

Le vieillissement des infrastructures et des équipements réduit la fiabilité du service et dégrade l'expérience client. Il entraîne aussi des coûts d'exploitation plus élevés ainsi que des coûts de réfection encore plus importants.

En plus de l'augmentation significative des interruptions de service dues à des bris d'équipements fixes, les signalements d'actifs en état critique ont aussi triplé entre 2018 et 2022. Les trains MR-73 ont une fiabilité 14 fois moins élevée que celle des trains AZUR. Des épisodes comme la fermeture de la ligne verte en avril 2023 (90 000 déplacements affectés à la suite de la découverte de fissures dans la voute du tunnel) ou, plus récemment, celle de la station Saint-Michel sur la ligne bleue seront malheureusement appelés à se produire de plus en plus souvent.



133 %
**+ d'interruptions de service
dues à des bris d'équipements
fixes en 10 ans**

C'est pourquoi la STM fait du maintien et de la modernisation de ses actifs la grande priorité de son Programme d'immobilisations 2025-2034. Des chantiers importants s'y retrouvent, comme les programmes de réfection des infrastructures bus et métro, de réfection des systèmes du réseau du métro et les études nécessaires au remplacement des trains MR-73 au plus tard en 2036. Rappelons toutefois que sur ces 10,7 G\$ de projets, seulement 800 M\$ sont déjà inscrits au PQI; inscription nécessaire pour permettre leur mise en œuvre avec l'aide du gouvernement du Québec.



Les conséquences de l'inaction



+ interruptions de service



infiltrations d'eau + nombreuses



sentiment de sécurité en baisse



pannes d'escaliers mécaniques



+ de structures temporaires – échafaudages dans le parcours du client





**Une
expertise
unique**



La STM gère un parc d'actifs important et se place au 6^e rang des plus grands donneurs d'ouvrage public au Québec. Au cours des 20 dernières années, elle a réalisé pour 12 G\$ de projets, incluant une quinzaine de chantiers de construction majeurs. À ceux-ci, il faut ajouter les projets de modernisation des actifs regroupés en programmes à déploiement constant depuis deux décennies.

Profitant de ses acquis, la STM cherche constamment à améliorer sa capacité de réalisation de projet, que ce soit en apprenant de ses expériences ou en appliquant les meilleures pratiques à travers son organisation. Les succès comme les projets problématiques sont tous source d'apprentissage.

Parmi les actions posées au cours des dernières années, notons :

- La création d'un bureau de gestion de projets ;
- La réalisation d'études de préfaisabilité plus détaillées et exhaustives dans les phases d'avant-projet/définition de projets ;
- L'intensification des mécanismes de contrôle pour encadrer et contrôler le travail des firmes externes ;
- L'implication de spécialistes dans les analyses et la quantification des risques ;
- L'adaptation des équipes selon le mode de réalisation ;
- Et une réorganisation interne pour augmenter la robustesse des équipes de soutien à la livraison des projets (bonification des équipes d'estimation et de gestion de la construction).

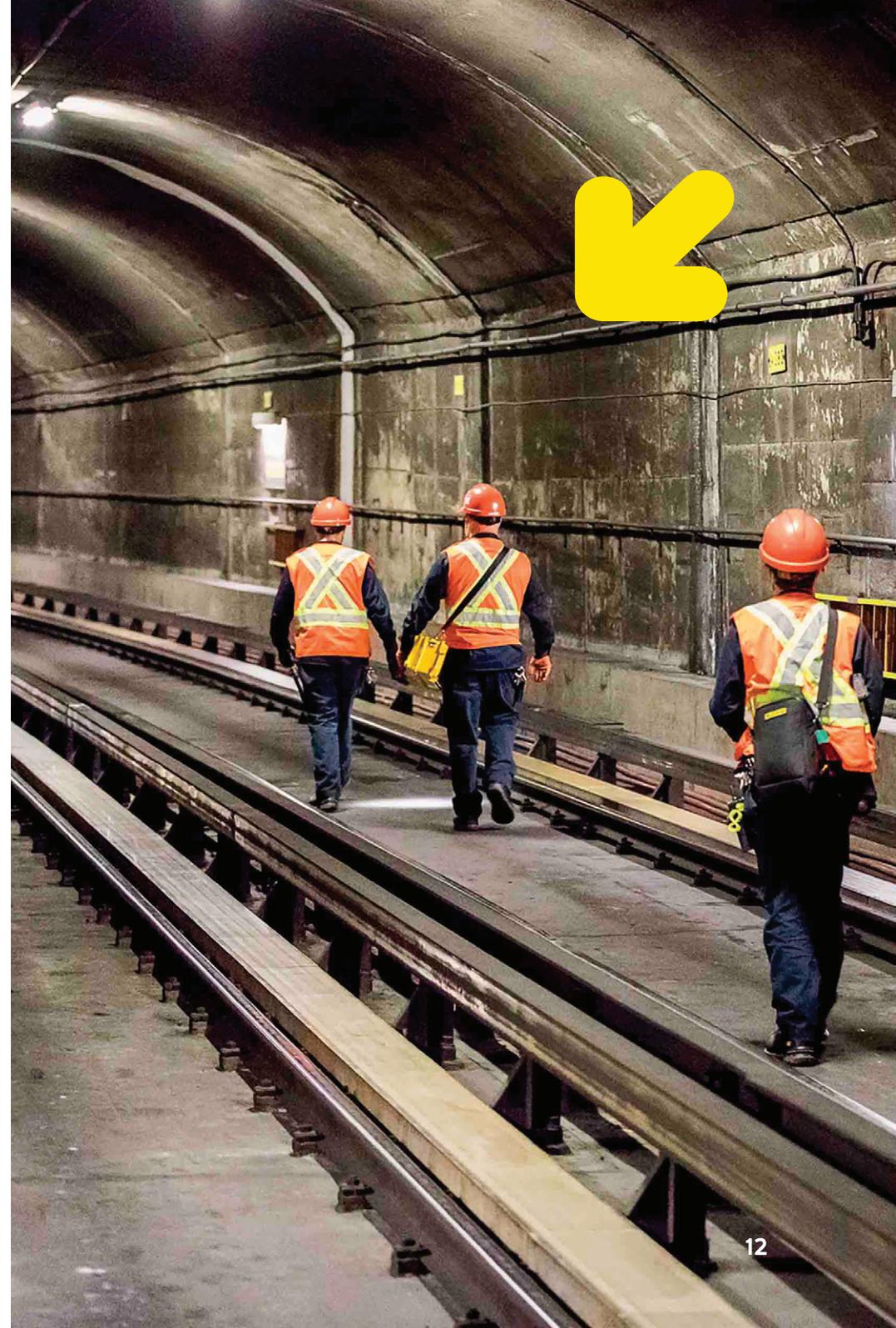
Avec plus de 100 projets actifs, la STM possède une expérience indéniable en réalisation de grands projets de transport collectif au Québec.

12 G \$ de grands projets réalisés en 20 ans

Enfin, la STM est proactive pour proposer au gouvernement et l'appuyer dans la mise en œuvre d'améliorations au cadre de réalisation de projets que ce soit avec le recours aux modes collaboratifs (projet de loi 62), la réforme du cadre d'expropriation (projet de loi 22) et la réalisation de projets immobiliers pour réduire les coûts (projet de loi 61).

LA GESTION STRATÉGIQUE DES ACTIFS EST UNE ÉTAPE NÉCESSAIRE À LA PRIORISATION

Grâce à notre connaissance de nos actifs, nous sommes en mesure de prioriser les interventions à travers nos programmes de maintien d'actifs. C'est pourquoi, depuis 2021, nous avons entrepris une démarche d'implantation de la gestion stratégique de nos actifs basée sur les standards internationaux les plus rigoureux. Dans les derniers mois, une nouvelle équipe a été créée afin de refléter cette priorité, soit la division Génie infra et Connaissance des actifs. De plus, 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.





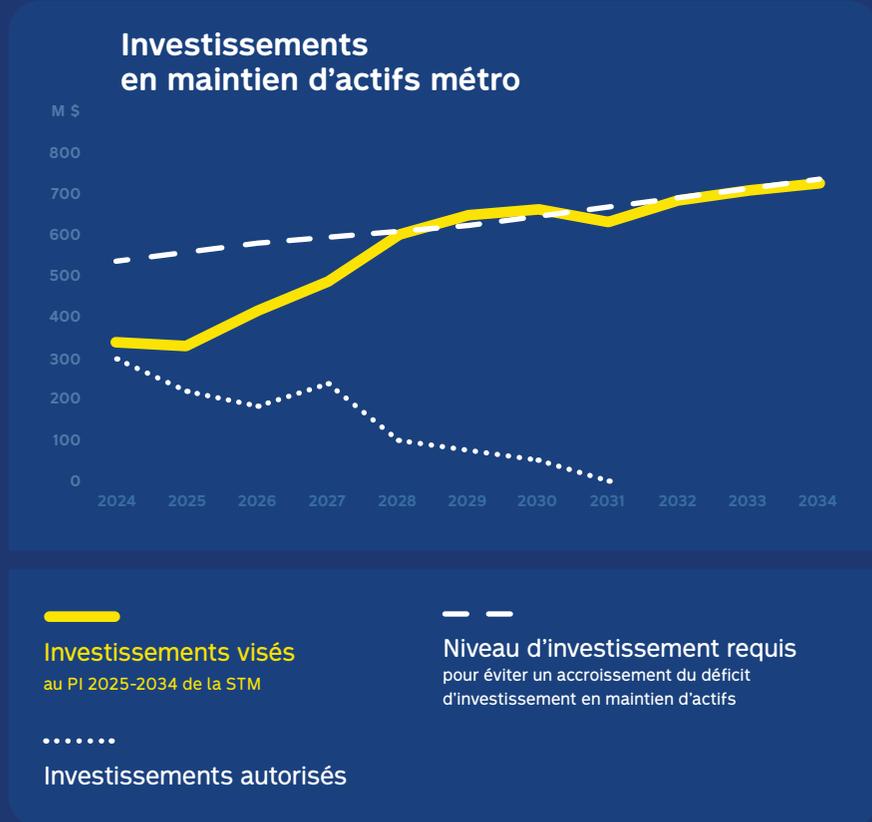
La croisée des chemins



L'expérience nord-américaine démontre que négliger d'entretenir adéquatement un réseau de transport collectif peut conduire, en quelques années seulement, à un emballement de la dégradation où les bris d'équipements se multiplient et où les ruptures de services deviennent régulières.

Malheureusement, lors des deux dernières années, les demandes de la STM pour poursuivre les travaux de maintien et de modernisation de ses actifs ont été refusées au Plan québécois des infrastructures (PQI). Les sommes prévues dans ce domaine en transport collectif au PQI ont atteint, en 2024, leur plus bas niveau depuis au moins 2013 avec seulement 2,4 G\$ sur dix ans. En dollars constants, cela ne représente que 41 % de ce qui était disponible en 2013.

Entre-temps, le déficit d'investissement en maintien d'actifs de la STM augmente chaque année en raison des investissements insuffisants. Ne pas agir pour inverser cette tendance au désinvestissement, c'est hypothéquer la capacité de la clientèle actuelle et future de continuer à avoir accès à un service fiable et performant.



Le plan que propose la STM avec son PI 2025-2034 est de tendre progressivement vers un niveau d'investissement indexé d'environ 560 M\$ par année qui permet ainsi, à moyen terme, d'éviter un accroissement du déficit d'investissement du métro. Il s'agit d'un plan responsable qui reconnaît, à la fois, les contraintes techniques liées aux projets et les contraintes financières de nos partenaires, de même que la nécessité d'éviter un emballement de la dégradation des actifs affectant la qualité du service du métro.

L'HEURE DES CHOIX

Des décisions importantes sont requises à court terme pour assurer que le métro puisse continuer à jouer son rôle pour la mobilité et la vitalité économique de l'ensemble du Québec. C'est pourquoi nous sommes en discussion active avec nos bailleurs de fonds pour identifier des solutions pérennes qui visent à rééquilibrer le financement disponible dans le temps, prioriser la réalisation des projets de maintien d'actifs les plus critiques, et assurer la continuité des autres dossiers comme l'électrification de notre parc d'autobus.

La STM, la métropole et l'ensemble du Québec sont aujourd'hui à une croisée des chemins. Nous devons choisir entre l'inaction, avec le risque inhérent de voir s'éroder progressivement la capacité du métro à offrir un service fiable, ou l'action avec un plan d'investissement régulier et stable pour préserver nos acquis essentiels en mobilité durable.

PI 2025-2034



Gestion et réalisation du portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE- PSO 2030

Plusieurs projets structurants façonneront la ville de demain et des investissements massifs dans les installations sont nécessaires pour maintenir la fiabilité et la qualité du service. De pair avec la Ville de Montréal, l'ARTM et les instances gouvernementales, la STM contribue à définir et à prioriser les projets et les investissements à l'échelle métropolitaine.

En marge des projets de développement, la STM doit inconditionnellement entretenir ses infrastructures et ses équipements. Des actifs en bon état constituent la fondation d'un service de transport collectif fiable, performant et sécuritaire. La STM s'est aussi engagée à adapter ses installations aux nouvelles réalités liées aux changements climatiques en cohérence, avec sa raison d'être, c'est-à-dire la mobilité durable.

STRUCTURE ET OBJECTIFS – GPP

La gestion de portefeuille de projets (GPP) est en place à la STM depuis 2006. Sa gouvernance est assurée par le comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP) dont le rôle est de superviser et prendre les décisions stratégiques concernant l'ensemble des projets de l'organisation.

Ce comité est composé de membres de la haute direction, possédant des expertises complémentaires, se réunissant, à des intervalles réguliers afin d'analyser, prioriser, et autoriser les projets ainsi que suivre la performance du portefeuille de projets et demander des ajustements lorsque requis.

Les critères suivants sont à la base du processus décisionnel d'évaluation et d'approbation tout au long du cycle de vie des projets :

- L'alignement sur les objectifs du PSO. Les projets visant le maintien et la modernisation des actifs, l'électrification des transports et l'optimisation de la performance sont priorisés;
- L'engagement financier des différents paliers gouvernementaux et la capacité financière de la STM;
- La disponibilité des ressources humaines et financières pour mener à bien le projet;
- Les risques identifiés, leurs impacts et plans d'atténuation déterminés;

- Les bénéfices attendus et les avantages anticipés au projet;
- Le positionnement du projet dans les pratiques de développement durable et d'accessibilité universelle de la STM.

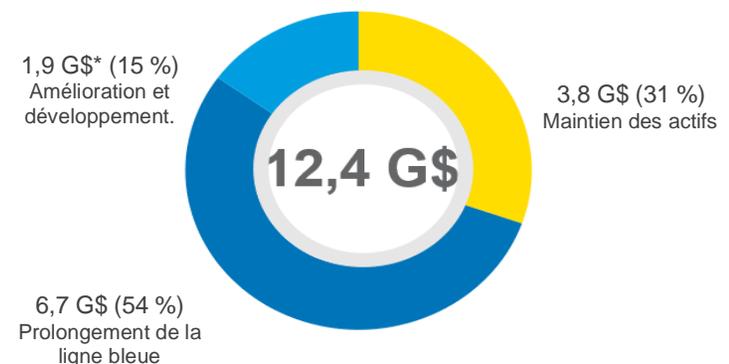
BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

Les projets contribuent à la croissance, à l'efficacité, à la durabilité et à la réussite globale de la STM. De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après le transfert aux opérations.

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d'immobiles;
- Le taux de livraison planifié;
- Les coûts d'exploitation;
- Le taux de ponctualité TA et BUS;
- Le taux de réalisation des projets.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE (2025-2034)*



* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au Plan québécois des infrastructures (PQI).

Gestion de projets: des défis et une expertise unique en transport collectif

La STM est un joueur clé et constitue le principal foyer d'expertise en exploitation et en réalisation de projets d'envergure de transport collectif au Québec :

- Avec des investissements d'environ 2 G\$ par année, la STM figure parmi les 10 plus grands donneurs d'ouvrage public au Québec;
- La STM a géré une quinzaine de chantiers de construction majeurs, réalisée 12 G\$ d'investissements au cours des dernières années et compte plus d'une centaine de projets actifs actuellement.

La nature de ces projets complexes exige une gestion matricielle, transversale et ce, dans un contexte de multiples paliers de gouvernance externe. Le projet du prolongement de la ligne bleue et le portefeuille de projets lié à l'électrification des infrastructures bus en sont des exemples.

GESTION DE PROJETS ET EXPLOITATION EN CONTEXTE DE VIEILLISSEMENT DES ACTIFS

Construit dans les années 1960, les tunnels et les stations du métro de Montréal ont en moyenne 46 ans. La STM s'est toujours engagée à investir, depuis plusieurs années, dans le maintien et la modernisation de ses infrastructures et de ses équipements, et continuera de le faire massivement au cours de la prochaine décennie.

La hausse du nombre des chantiers demeure un défi de taille sur le plan opérationnel afin de maintenir le service attendu aux clients. Plus de la moitié de la population québécoise habite la région métropolitaine avec 288 millions de déplacements en 2023.

Avec son expérience d'exploitant du réseau de transport collectif, sur plusieurs décennies maintenant, la STM possède une expertise confirmée pour orienter les équipes de projets vers des solutions optimisées afin de réaliser les travaux tout en exploitant normalement le réseau.

La STM s'est également dotée d'un plan directeur renouvelé en gestion de projets visant spécifiquement la modernisation du réseau du métro et du réseau bus, dont les besoins sont grandissants avec l'ampleur des infrastructures vieillissantes.

ARRIMER LA RÉALISATION DES PROJETS ET L'APPUI FINANCIER GOUVERNEMENTAL

Pour les projets admissibles à une subvention, le Conseil du trésor du Québec, par le biais du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), octroie annuellement les enveloppes d'aide financière aux projets d'investissements de la Société via le Plan québécois des infrastructures (PQI). Cette enveloppe est établie sur 10 ans. L'enveloppe de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) est, pour sa part, fixe et établie pour une période de 5 ans.

La STM doit faire approuver annuellement les nouveaux projets et soumettre ses demandes d'aide financière auprès du MTMD à l'intérieur des enveloppes autorisées.

La STM conjugue avec plusieurs défis afin d'optimiser l'allocation des contributions financières gouvernementales dans un contexte de stagnation des contributions autorisées, de l'imprévisibilité quant aux délais d'inscription des projets au PQI et des délais pour obtenir les autorisations de subventions en maintien et modernisation des actifs.

En effet, certains projets autorisés au PI, c'est-à-dire, ayant franchi l'étape d'approbation de la préparation de la mise en œuvre (PMEO) par la STM, et répondant aux critères de bases d'admissibilité à une subvention, sont en attente de leur inscription au PQI. L'inscription au PQI est un prérequis pour présenter une demande de subvention au MTMD, en respect des enveloppes octroyées. De plus, l'autorisation officielle de subvention du MTMD est requise par certains programmes d'aide financière afin de rendre admissible les dépenses liées à l'octroi de contrats.

Actuellement, 81 demandes de subventions (pour 33 projets), totalisant 7,5 G\$ sont en attente d'autorisation du MTMD. L'impact est palpable pour les coûts de projets ainsi que pour l'élaboration des calendriers de réalisation. La STM supporte le financement des dépenses encourues tant que les autorisations officielles de subventions ne sont pas obtenues. Les délais sont de l'ordre de 18 mois à 4 ans.

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE – MAINTIEN DES ACTIFS*

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
MAINTIEN DES ACTIFS														
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX														
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	6,8	53,9	271,1	162,1	141,2	101,3	267,1	143,3	-	-	-	-	1 146,8	1 140,0
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	16,2	2,0	2,0	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	6,8
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE														
Contrôle de trains - ligne bleue	79,9	45,1	57,2	103,3	69,4	110,1	49,8	31,2	5,5	-	-	-	551,6	471,7
MAINTIEN ET MODERNISATION DES ACTIFS														
Réno-Systèmes - phase 3	526,3	0,6	0,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	532,9	6,6
Réno-Systèmes - phase 4	525,4	20,3	4,8	31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	582,0	56,6
Réno-Systèmes - phase 5	382,2	129,9	128,2	119,9	38,3	11,5	34,6	-	-	-	-	-	844,7	462,4
Réno-Systèmes - phase 6 Non-inscrit PQ	17,5	47,0	83,2	118,6	84,2	58,3	75,1	28,2	-	-	-	-	512,2	494,7
Réno-Infrastructures - phase 2	296,9	0,1	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	298,5	1,6
Réno-Infrastructures - phase 3	386,7	53,9	13,7	15,2	8,7	27,9	-	-	-	-	-	-	506,2	119,5
Réno-Infrastructures - phase 4 Non-inscrit PQ	11,8	58,2	102,6	84,3	77,8	43,3	11,4	20,0	-	-	-	-	409,4	397,6
TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE														
Centre de transport Bellechasse	442,4	41,0	3,7	97,3	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	142,0
Reconstruction du complexe Crémazie	289,3	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	293,4	4,1
Programme de réfection des infrastructures - phase 1 (PRI-SURFACE1)	53,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,2	1,3
Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)	31,5	22,2	20,9	46,5	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	121,3	89,8
AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO														
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	46,4	7,0	12,9	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	74,3	27,9
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)	54,0	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	3,7
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2) Nouveau	2,2	9,7	18,1	16,7	18,0	7,4	-	-	-	-	-	-	72,2	70,0
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2	1,5	6,8	6,9	6,3	3,7	3,0	-	-	-	-	-	-	28,1	26,6
AUTRES INFRASTRUCTURES BUS														
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB) Nouveau	2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR														
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	530,5	2,8	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	543,3	12,8
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 737,9	12,6	24,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 775,4	37,5
AUTRES PROJETS														
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV Nouveau Non-inscrit PQ	3,9	8,4	20,1	27,2	-	-	-	-	-	-	-	-	59,6	55,7
Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 2 (PEPA2-OPUS)	21,5	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	3,9
Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 3 (PEPA3-OPUS) Nouveau	-	6,7	7,2	6,1	5,0	0,7	-	-	-	-	-	-	25,7	25,7
Acquisition équipements de production - phase 2	5,0	2,8	1,4	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	10,2	5,2
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 4 (PEPT4) Nouveau	9,4	10,2	10,1	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	21,6
Migration 2022 du progiciel Hastus	13,7	5,7	5,5	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	16,5
Agrandissement du centre d'attachement Viau	56,9	2,1	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,5	5,6
Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité - phase 3 (GRTS3)	8,9	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	3,2
Conformité à la loi 25	2,6	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	2,1
Remplacement des véhicules de service - phase 2	26,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,2	1,9
EXTRA Connecte	19,9	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	1,4
Réno-Infrastructures - phase 1	241,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,9	0,7
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	614,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	615,0	0,1
Capacité électrique du poste de district Legendre	40,9	0,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,9	1,1
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	13,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	0,1
Acquisition de bus 9 mètres	4,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,1
Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,1
Sous-total autorisés - Maintien des actifs	6 526,2	578,9	822,6	871,1	454,7	363,8	437,9	222,8	5,5	-	-	-	10 283,5	3 757,4

* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI afin de démarrer les travaux.

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT*

(en millions de dollars)

	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT														
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE														
Prolongement de la ligne bleue	795,8	641,6	763,4	1 060,3	1 102,5	1 131,4	616,8	796,9	625,1	0,3	-	-	7 533,9	6 738,2
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX														
Programme d'électrification des CT - phase 1	101,5	85,8	223,7	307,2	206,5	187,5	158,8	71,0	-	-	-	-	1 341,9	1 240,5
Centre de transport - Est de Montréal	21,8	1,4	2,9	3,3	10,6	12,9	13,3	13,4	44,1	110,9	80,9	-	315,4	293,6
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1 Nouveau	8,1	19,8	23,5	14,3	10,2	7,3	0,9	-	-	-	-	-	84,2	76,0
ACCESSIBILITÉ MÉTRO														
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1	309,2	12,1	15,1	17,9	-	-	-	-	-	-	-	-	354,3	45,1
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	150,2	38,1	28,9	57,1	41,7	9,6	5,4	-	-	-	-	-	331,0	180,8
MOUVEMENT BUS														
Programme mesures préférentielles pour bus	71,7	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,4	7,7
Service Rapide par Bus (SRB) - SauvÉ / Côte-Vertu	10,7	-	-	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	5,2
AUTRES PROJETS														
Acquisition d'équipements de billettique	1,9	1,6	3,1	1,1	1,5	0,2	-	-	-	-	-	-	9,5	7,6
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	74,0	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,2	5,2
Agrandissement de 3 centres de transport	212,9	1,4	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	214,8	1,9
Programme amélioration OPUS (PAO)	4,8	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	1,2
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	41,1	0,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,6	0,5
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	162,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	162,8	0,3
Garage Côte-Vertu	500,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	0,2
Démonstration minibus électrique au TA	2,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	0,1
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	2 468,9	816,6	1 061,3	1 466,5	1 373,0	1 349,0	795,2	881,3	669,2	111,2	80,9	-	11 073,0	8 604,1
Total - Autorisés	8 995,1	1 395,5	1 883,9	2 337,5	1 827,7	1 712,9	1 233,2	1 104,1	674,7	111,2	80,9	-	21 356,5	12 361,4

* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI afin de démarrer les travaux.

Impact financier

Impact financier

HYPOTHÈSES

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2025-2034, la STM compte sur l'appui financier des gouvernements du Québec, du Canada et de l'agglomération de Montréal.

Pour le portefeuille des projets admissibles à une subvention, celui-ci est soumis au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), afin de faire approuver les nouveaux projets et l'augmentation des enveloppes globales par le Conseil du trésor du Québec, par l'entremise du Plan québécois des infrastructures (PQI) et du portefeuille de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Seuls les projets dont les inscriptions aux PQI et SOFIL sont confirmés ainsi que les enveloppes d'aides monétaires, sont autorisés à faire appel aux différents programmes d'aides autorisés pour les sociétés de transport collectif du Québec, et ce, à l'intérieur des enveloppes octroyées.

Les principaux programmes d'aides sont :

- Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP);
- Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL);
- Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC).

L'annexe B fournit de plus amples informations sur le processus de financement d'un projet, en considération des enveloppes globales autorisées pour la STM.

L'annexe D présente les informations relatives aux différents programmes d'aides.

La STM procède à des analyses constantes afin de maximiser l'utilisation des enveloppes globales accordées par le Conseil du trésor du Québec et les taux de subvention des différents programmes disponibles pour les Sociétés de transport collectif de personnes du Québec.

Cet exercice d'optimisation se complexifie avec la multitude des programmes disponibles, chacun possédant des critères d'admissibilité et des modalités spécifiques ainsi que différents taux de subvention.

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

Historiquement, la majorité du financement des dépenses d'investissement capitalisables était réalisée par l'émission de dettes.

Du 31 décembre 2020 au 31 décembre 2024, la dette brute devrait s'accroître de 0,1 G\$, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 0,6 %. Pour les dix prochaines années, elle demeurera stable, avec un taux de croissance annuel moyen de 0,3 %.

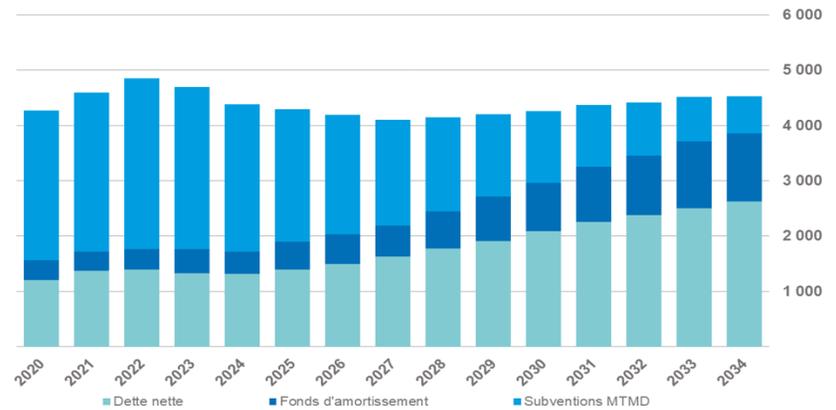
Il est à noter qu'à partir de l'exercice financier 2024-2025 du gouvernement du Québec, le MTMD suivra l'application d'une nouvelle norme comptable sur les paiements de subvention accordées pour un projet d'investissement, mettant fin aux nouveaux financements long terme subventionnés par service de dette. De cette façon, l'entièreté de l'aide financière provenant du gouvernement provincial sera versée au comptant. Ceci causera un changement progressif du profil de la dette brute de la Société, faisant diminuer graduellement la portion subventionnée jusqu'à son remboursement complet en 2043.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

Le montant de la dette nette en circulation totalisera plus de 1,3 G\$ (net des subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2024 pour atteindre près de 2,6 G\$ au 31 décembre 2034, soit un taux de croissance annuel moyen de 9,9 %.

La Société s'est dotée de ratios financiers concernant, entre autres, son niveau d'endettement en établissant des cibles et des seuils critiques à respecter. Le seuil critique est établi à 100 % des revenus annuels nets. En 2025, ce ratio devrait se situer à 77,7 %, en augmentation de 1,8 % comparativement à celui prévu en 2024, sous la limite supérieure de 100 %.



(En millions de dollars)	2020	2021	2022	2023	Prévisions										
					2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Fonds d'amortissement	356	344	371	440	405	494	541	556	664	801	877	992	1,071	1,211	1,233
Subventions MTMD	2,718	2,876	3,082	2,924	2,653	2,402	2,152	1,918	1,699	1,493	1,303	1,122	964	812	670
Dette nette	1,201	1,374	1,396	1,328	1,318	1,401	1,496	1,631	1,780	1,912	2,083	2,258	2,383	2,500	2,621
Total	4,276	4,594	4,849	4,692	4,377	4,296	4,189	4,105	4,142	4,206	4,263	4,373	4,418	4,522	4,524

¹ Les montants calculés représentent des projets autorisés.

Un fonds d'amortissement est créé pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un an, et ce, en vue d'effectuer le remboursement complet à l'échéance.

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE NET

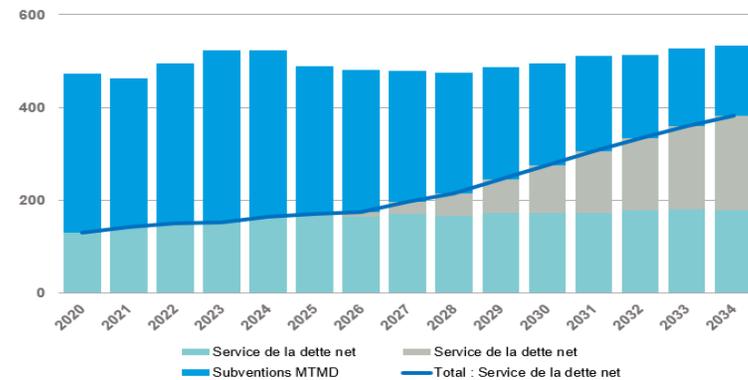
Le service de la dette net devrait atteindre 164,0 M\$ en 2024 pour se situer à 381,1 M\$ en 2034. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 13,2 % par rapport à 6,5 % pour la période de 2020 à 2024.

La Société vise à maintenir son service de dette net entre 6 % et 10 % des dépenses d'exploitation nettes, alors que le seuil critique est établi à 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 70,2 % (pour la période de 2020 à 2024) à 46,7 % pour les 10 prochaines années, attribuable au remplacement des subventions sur service de dette par des subventions versées au comptant.

Le service de la dette net devrait représenter que 9,4 % des dépenses d'exploitation nettes en 2024 et se maintenir stable en 2025, sous la limite établie à 16%.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET (EN MILLIONS DE DOLLARS)



(En millions de dollars)	2020	2021	2022	2023	Prévisions										
					2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Projets autorisés															
Service de la dette brut	472,5	462,4	495,8	523,9	522,7	486,6	470,9	452,7	427,3	413,3	391,5	378,5	355,5	346,5	330,6
Subventions MTMD	342,5	320,5	345,5	370,8	358,8	318,7	306,9	281,6	260,8	241,8	218,8	205,5	177,6	166,8	152,1
Service de la dette net	130,0	141,9	150,4	153,1	163,9	167,9	164,0	171,0	166,5	171,5	172,7	173,0	177,9	179,7	178,5
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut	-	-	-	-	0,1	2,1	9,7	25,2	47,3	74,3	103,2	131,8	156,7	179,9	202,6
Service de la dette net	-	-	-	-	0,1	2,1	9,7	25,2	47,3	74,3	103,2	131,8	156,7	179,9	202,6
Total															
Service de la dette brut	472,5	462,4	495,8	523,9	522,8	488,7	480,7	477,9	474,6	487,6	494,7	510,3	512,2	526,4	533,2
Subventions MTMD	342,5	320,5	345,5	370,8	358,8	318,7	306,9	281,6	260,8	241,8	218,8	205,5	177,6	166,8	152,1
Total : Service de la dette net	130,0	141,9	150,4	153,1	164,0	170,0	173,7	196,3	213,8	245,8	275,9	304,8	334,6	359,6	381,1

Impact financier

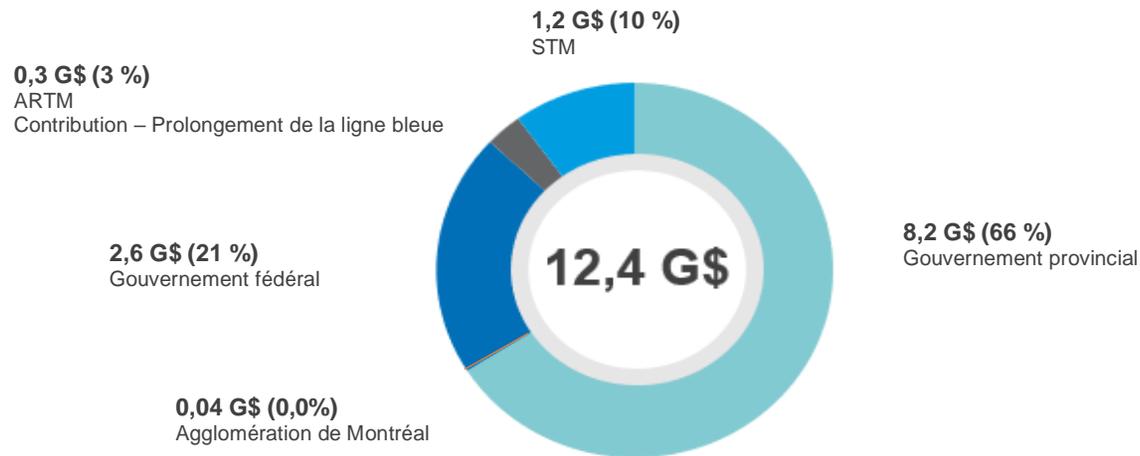
FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE

Projets autorisés seulement

(en millions de dollars)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2025-2034
Subventions de nos partenaires												
Gouvernement provincial	712,4	849,8	1 239,3	1 542,9	1 158,9	1 046,8	954,1	940,0	304,1	96,5	69,5	8 201,8
Gouvernement fédéral	79,8	272,7	436,8	559,9	526,5	553,8	169,6	60,7	22,2	-	0,5	2 602,6
Agglomération de Montréal	5,3	8,9	10,3	8,9	8,1	4,8	3,3	-	-	-	-	44,1
ARTM - contribution - prolongement de la ligne bleue	-	-	-	-	-	-	-	-	312,2	-	-	312,2
Sous-total	797,5	1 131,3	1 686,3	2 111,6	1 693,4	1 605,3	1 127,0	1 000,8	638,4	96,5	69,9	11 160,6
Financement de la STM												
Dépenses d'exploitation	24,4	20,6	15,0	14,1	9,1	10,5	11,0	13,4	0,9	0,3	0,9	95,7
Fonds de roulement	1,6	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1
Sur emprunt	179,2	241,4	182,6	211,8	125,1	97,0	95,2	89,9	35,4	14,4	10,0	1 102,9
Sous-total	205,2	263,6	197,5	226,0	134,3	107,5	106,2	103,3	36,3	14,6	11,0	1 200,3
Total	1 002,7	1 395,5	1 883,9	2 337,5	1 827,7	1 712,9	1 233,2	1 104,1	674,7	111,2	80,9	12 361,4

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES

Projets autorisés seulement

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total PI 2025-2034
<i>(en millions de dollars)</i>												
Financement au comptant												
Non capitalisable												
Budget d'exploitation	24,4	20,6	15,0	14,1	9,1	10,5	11,0	13,4	0,9	0,3	0,9	95,7
Capitalisable												
Fonds de roulement	1,6	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1
Gouvernement provincial - subvention au comptant	712,4	849,8	1 239,3	1 542,9	1 158,9	1 046,8	954,1	940,0	304,1	96,5	69,5	8 201,8
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	79,8	272,7	436,8	559,9	526,5	553,8	169,6	60,7	22,2	-	0,5	2 602,6
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	5,3	8,9	10,3	8,9	8,1	4,8	3,3	-	-	-	-	44,1
ARTM - Contribution - prolongement de la ligne bleue	-	-	-	-	-	-	-	-	312,2	-	-	312,2
Sous-total	823,5	1 154,1	1 701,3	2 125,7	1 702,5	1 615,9	1 138,0	1 014,1	639,3	96,8	70,8	11 258,5
Financement sur emprunt												
Non subventionné	179,2	241,4	182,6	211,8	125,1	97,0	95,2	89,9	35,4	14,4	10,0	1 102,9
Subventionné	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total	179,2	241,4	182,6	211,8	125,1	97,0	95,2	89,9	35,4	14,4	10,0	1 102,9
Financement total	1 002,7	1 395,5	1 883,9	2 337,5	1 827,7	1 712,9	1 233,2	1 104,1	674,7	111,2	80,9	12 361,4

Sommaire – Projets

Sommaire – projets

L'ensemble des investissements au cours des 10 prochaines années se chiffrent à 25,8 G\$. Vingt-cinq projets de grande envergure représentent 98 % des investissements autorisés* de 12,4 G\$. Le projet du Prolongement de la ligne bleue (incluant le projet de remplacement du système de contrôle de trains – ligne bleue) représente 28 % des investissements totaux.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)															
	Nb Projets	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
1. PROLONGEMENT LIGNE BLEUE	2	875,7	686,7	820,6	1 163,6	1 171,8	1 241,6	666,6	828,2	630,6	0,3	-	-	8 085,5	7 209,9
Prolongement de la ligne bleue		795,8	641,6	763,4	1 060,3	1 102,5	1 131,4	616,8	796,9	625,1	0,3	-	-	7 533,9	6 738,2
Contrôle de trains - ligne bleue		79,9	45,1	57,2	103,3	69,4	110,1	49,8	31,2	5,5	-	-	-	551,6	471,7
2. MAINTIEN ET MODERNISATION DES ACTIFS / ACCESSIBILITÉ MÉTRO	9	2 606,2	360,2	378,5	450,2	250,6	150,6	126,5	48,2	-	-	-	-	4 371,1	1 764,9
Réno-Systèmes - phase 3		526,3	0,6	0,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	532,9	6,6
Réno-Systèmes - phase 4		525,4	20,3	4,8	31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	582,0	56,6
Réno-Systèmes - phase 5		382,2	129,9	128,2	119,9	38,3	11,5	34,6	-	-	-	-	-	844,7	462,4
Réno-Systèmes - phase 6 <small>Non-inscrit PQI</small>		17,5	47,0	83,2	118,6	84,2	58,3	75,1	28,2	-	-	-	-	512,2	494,7
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1		309,2	12,1	15,1	17,9	-	-	-	-	-	-	-	-	354,3	45,1
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2		150,2	38,1	28,9	57,1	41,7	9,6	5,4	-	-	-	-	-	331,0	180,8
Réno-Infrastructures - phase 2		296,9	0,1	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	298,5	1,6
Réno-Infrastructures - phase 3		386,7	53,9	13,7	15,2	8,7	27,9	-	-	-	-	-	-	506,2	119,5
Réno-Infrastructures - phase 4 <small>Non-inscrit PQI</small>		11,8	58,2	102,6	84,3	77,8	43,3	11,4	20,0	-	-	-	-	409,4	397,6
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	4	104,1	27,1	37,9	31,0	21,7	10,4	-	-	-	-	-	-	232,2	128,1
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest		46,4	7,0	12,9	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	74,3	27,9
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2		1,5	6,8	6,9	6,3	3,7	3,0	-	-	-	-	-	-	28,1	26,6
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)		54,0	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	3,7
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2) <small>Nouveau</small>		2,2	9,7	18,1	16,7	18,0	7,4	-	-	-	-	-	-	72,2	70,0
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	5	838,9	70,0	27,4	147,1	10,7	13,1	13,3	13,4	44,1	110,9	80,9	-	1 369,7	530,8
Centre de transport Bellechasse		442,4	41,0	3,7	97,3	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	142,0
Centre de transport - Est de Montréal		21,8	1,4	2,9	3,3	10,6	12,9	13,3	13,4	44,1	110,9	80,9	-	315,4	293,6
Reconstruction du complexe Crémazie		289,3	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	293,4	4,1
Programme de réfection des infrastructures - phase 1 (PRI-SURFACE1)		53,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,2	1,3
Programme de réfection des infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)		31,5	22,2	20,9	46,5	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	121,3	89,8
5. ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX	3	116,4	159,4	518,3	483,5	357,9	296,2	426,8	214,3	-	-	-	-	2 572,9	2 456,5
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1		6,8	53,9	271,1	162,1	141,2	101,3	267,1	143,3	-	-	-	-	1 146,8	1 140,0
Programme d'électrification des CT - phase 1		101,5	85,8	223,7	307,2	206,5	187,5	158,8	71,0	-	-	-	-	1 341,9	1 240,5
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1 <small>Nouveau</small>		8,1	19,8	23,5	14,3	10,2	7,3	0,9	-	-	-	-	-	84,2	76,0
6. AUTRES INFRASTRUCTURES BUS	1	2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB) <small>Nouveau</small>		2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
7. MOUVEMENT BUS	1	71,7	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,4	7,7
Programme mesures préférentielles pour bus		71,7	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,4	7,7
Sous-total des principaux projets autorisés	25	4 615,0	1 318,0	1 794,9	2 287,8	1 820,7	1 711,9	1 233,2	1 104,1	674,7	111,2	80,9	-	16 752,2	12 137,3
Sous-total des autres projets autorisés	29	4 380,1	77,5	89,1	49,7	6,9	1,0	-	-	-	-	-	-	4 604,3	224,2
Total des projets autorisés	54	8 995,1	1 395,5	1 883,9	2 337,5	1 827,7	1 712,9	1 233,2	1 104,1	674,7	111,2	80,9	-	21 356,5	12 361,4
Total des projets en définition	11	2,3	64,8	82,5	143,4	545,0	175,7	243,4	208,9	138,9	50,4	2,6	9,8	1 667,8	1 655,7
Total des projets en identification	37	0,1	51,0	184,1	388,8	779,0	884,2	1 437,0	1 638,6	2 077,0	2 295,4	2 067,4	9 060,7	20 863,3	11 802,5
Total des investissements	102	8 997,5	1 511,3	2 150,5	2 869,7	3 151,7	2 772,8	2 913,6	2 951,5	2 890,6	2 457,0	2 150,8	9 070,5	43 887,6	25 819,6

* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI.

Sommaire – projets

DES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

Les investissements nécessaires au cours des 10 prochaines années totalisent près de 25,8 G\$ comparativement à 21,1 G\$ au précédent PI.

Pour offrir un service fiable et sécuritaire, notre réseau doit pouvoir compter sur des infrastructures en bon état. La STM investit massivement dans la modernisation de ses infrastructures et doit continuer de le faire au cours des prochaines années.

Concrètement, c'est plus 10,7 G\$ qui devront être investis pour le maintien et de la modernisation des actifs de métro pour les prochains 10 ans. Toutefois, les programmes de modernisation des actifs Métro ainsi que le projet de remplacement des voitures de métro MR-73 et la modernisation de ses infrastructures connexes sont inclus au PI, mais n'ont pas reçu à ce jour, l'aval du gouvernement pour démarrer.

Quant au réseau de bus, incluant les investissements relatifs au programme d'électrification des infrastructures pour 5,1 G\$, les montants requis atteignent 6,6 G\$.

Les investissements pour le Prolongement de la ligne bleue, dont le dossier d'affaires fut approuvé en juillet 2024 par le Conseil des ministres du Québec, se chiffrent à 7,2 G\$, incluant le projet de remplacement du système de contrôle de trains – ligne bleue.

Avec plus de 1,0 G\$ au cours des 10 prochaines années (dont 0,2 G\$ autorisés par la STM), la STM souhaite maintenir son engagement à favoriser et encourager l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations.

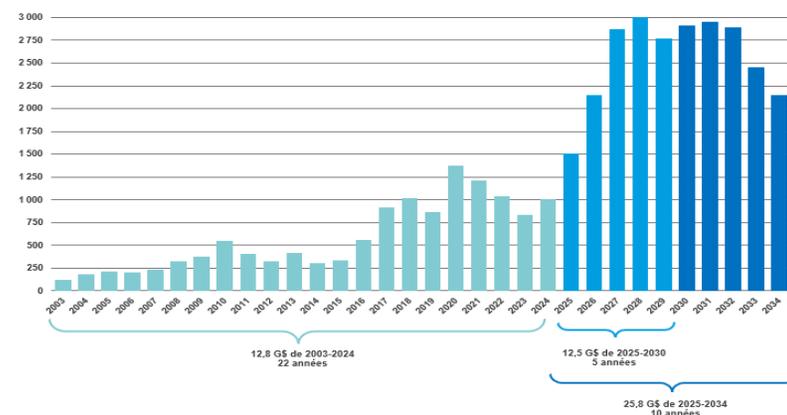
ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX 2003 – 2034 (EN MILLIONS DE DOLLARS)

La STM investira dans les cinq prochaines années ce qu'elle a investi depuis 2003 dans le maintien et le développement de ses infrastructures (12,8 G\$).

De 2025 à 2029, les investissements totaux devront s'élever à plus de 12,5 G\$ (graphique ci-contre).

L'envergure des investissements s'explique principalement par :

- Le Prolongement de la ligne bleue (incluant contrôle de trains) (41%);
- Les projets de maintien et modernisation des actifs, afin d'assurer la pérennité, sécurité et fiabilité des services* (25%);
- L'électrification du réseau de bus (20%).



* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

À des fins de gestion interne et pour le financement de ses investissements, la STM présente les projets autorisés par type de dépense. Les secteurs à la STM sont :

- Réseau de bus
- Réseau du métro
- Transport adapté
- Secteur administratif

Réseau de bus

Ce secteur comprend les achats de bus (incluant les bus articulés), le maintien, la modernisation des infrastructures de surface et la construction de centres de transport, l'achat et la fabrication des équipements et de l'outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et à l'amélioration du service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Il inclut aussi l'achat des véhicules de service, le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur et finalement, les dépenses relatives au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Des investissements autorisés de 3,0 G\$, alignés sur les stratégies du PSO 2030, sont requis dans le secteur du réseau de bus au cours des 10 prochaines années.

Électrification du réseau

En 2010, la STM devenait la première grande société de transport en Amérique du Nord à prendre l'engagement d'électrifier son parc de bus dès 2025. L'arrivée des bus hybrides, depuis le printemps 2016, a pavé la voie à l'électrification du réseau en remplaçant graduellement les bus au diesel. Selon les projections qui tiennent compte, entre autres, du cycle de vie utile d'un bus, de l'amortissement et du rajeunissement du parc, l'entièreté du parc sera électrique en 2040. Les projets inscrits au PI 2025-2034 sont alignés sur cette cible.

Acquisition – bus

La STM prévoit investir, d'ici 2031, dans l'acquisition de 607 bus électriques 12 mètres (phase 1 autorisée) puis poursuivre, avec l'acquisition additionnelle de bus électriques 12 mètres pour atteindre 1203 nouveaux bus électriques afin de réduire l'âge du parc tout en atteignant la cible d'électrification.

Infrastructures – bus

Lorsqu'il est question d'électrification du réseau de surface, il ne s'agit pas uniquement d'acheter des véhicules 100% électriques. Il est nécessaire de transformer l'ensemble des centres de transport pour les adapter aux nouvelles technologies.

Programme d'électrification des CT – phase 1 (fiche BUS-01)

Le programme d'électrification, prérequis au projet d'acquisition de bus électriques, a pour objectif de planifier et de réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les centres de transport existants et ceux à venir. Le rythme proposé pour le déploiement de l'électrification dans les centres de transport s'appuie sur l'évolution du parc de bus, la capacité d'Hydro-Québec à fournir la puissance requise sur chacun des sites, les contraintes liées à l'infrastructure des centres et la technologie de recharge, ainsi que de la cadence de livraison par an des bus électriques.

Cette phase inclut principalement l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements électriques, les travaux d'installation des équipements et travaux reliés à l'infrastructure, le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

Réseau du métro

Ce secteur regroupe les investissements visant principalement :

- l'acquisition et l'entretien des voitures de métro;
- l'achat et le maintien en bon état des équipements fixes et des véhicules de travaux;
- le maintien et la modernisation des actifs du métro;
- le respect des normes environnementales;
- l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Développer le réseau sans désinvestir dans le maintien et la modernisation des actifs

Sur un total de 9,2 G\$ d'investissements autorisés du réseau du métro sur 10 ans, 78 % sont consacrés au projet Prolongement de la ligne bleue (incluant le remplacement du système de contrôle de trains). Les montants autorisés* pour les projets Réno-systèmes et Réno-infrastructures s'élèvent à 1,5 G\$, dont 1,0 G\$ au cours des trois prochaines années. Les besoins en investissements supplémentaires de l'ordre de 4,4 G\$ sur 10 ans sont inclus au PI afin de maintenir la qualité du service avec près de la moitié du réseau du métro en service depuis plus de 55 ans.

À ces projets viennent s'ajouter d'autres projets, dont le programme d'accessibilité des stations de métro, avec des montants autorisés de 0,2 G\$ au cours des 6 prochaines années, dont l'objectif est de rendre universelle, l'accessibilité aux stations de métro de la ville de Montréal.

Il s'agit de décisions ambitieuses, responsables et surtout, d'un engagement envers les générations futures. La STM vise pour la clientèle, un service plus fiable, des stations de métro rénovées, mieux éclairées, ou universellement accessibles.

Réno-systèmes (fiches MET 05-06-07-08*)

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dédiés à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans et plus de 45 ans de service. Le programme Réno-Systèmes, qui regroupe tous les projets relatifs aux équipements fixes, se déploie dans le temps en différentes phases, sur une base continue, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. Les catégories d'équipements remplacés sont notamment: les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation.

Réno-Infrastructures (fiches MET 09-10-11*)

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs. La réfection de ces actifs, qui ont atteint leur fin de vie utile, est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Ces travaux, regroupés sous le programme Réno-infrastructures, se déploient en continu.

Prolongement de la ligne bleue et contrôle de trains - ligne bleue (fiches MET 1-2)

Le prolongement de la ligne bleue vise notamment à ajouter cinq stations sur environ six kilomètres de tunnel à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à Anjou ainsi que deux terminus d'autobus. Ce projet nécessite le remplacement du système de contrôle de train actuel dont la fin de la durée de vie utile est prévue en 2026. Des études exhaustives ont aussi démontré que celui-ci ne pouvait être reconduit sur le tronçon prolongé. Le projet de contrôle de trains vient répondre directement à ce besoin.

* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI afin de démarrer les travaux.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

Transport adapté

Ce secteur comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté (TA).

On retrouve principalement le projet Extra-connecte dont la réalisation permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

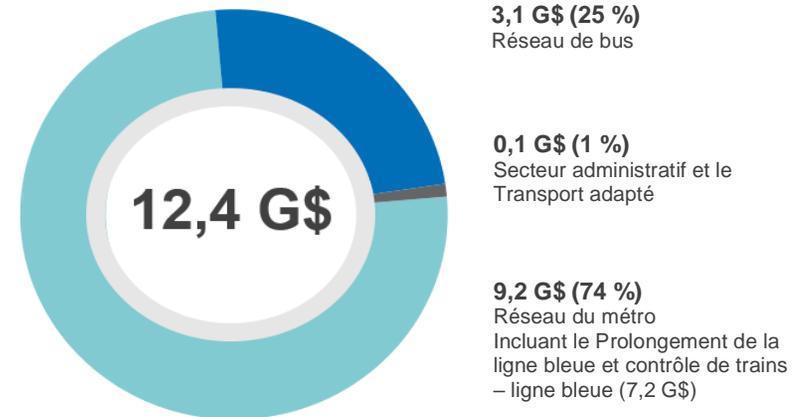
Secteur administratif

Ce secteur inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Citons, par exemple, les projets de conformité et de maintien et développement technologique.

Une somme de près de 81,8 M\$ est autorisée afin d'investir au cours des 10 prochaines années dans divers projets incluant :

- Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information – phase 4 qui vise à prévenir la désuétude des équipements et des solutions logicielles en fin de vie utile;
- Le programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (phase 2 et 3) qui permet d'intervenir au niveau de l'obsolescence (logiciel et matériel) et de la prévention des menaces de sécurité;
- La migration du progiciel Hastus (et système informatique lié) qui constitue une solution intégrée de planification et de gestion du transport public. Ce projet est également un prérequis à l'électrification du réseau de bus.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 31 DÉCEMBRE 2023

1976	Bus : 849 diesels (12 mètres) 837 hybrides (12 mètres) 41 électriques (12 mètres) 249 articulés (18 mètres)
16	Minibus
228	Lignes de bus : 217 accessibles aux personnes à mobilité réduite : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 194 lignes de jour ➤ 23 lignes de nuit 11 services par minibus urbains
8	Centres de transport

La Société possède neuf centres de transport (huit pour le réseau de bus et un pour le transport adapté).

Centre de transport	Année de construction / Rénovations majeures	Année d'agrandissement
Mont-Royal	1928	1937
Complexe Crémazie	1948	
Frontenac	1956 / 2012	1958
Saint-Michel	1956 / 1993	
Saint-Denis	1958 / 2019	1970
Legendre	1973	2011 / 2021
Anjou	1982	2021
Saint-Laurent	1984	2021
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	Terminus (hors station de métro)
8 762	Arrêts de bus
3 292	Abribus (887 appartenant à la STM)
457	Véhicules routiers
265	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

2 206	Boîtes de perception bus
714	Terminaux de vente de titres (détaillants)

Réseau de bus

SOMMAIRE

Le total des investissements autorisés au cours des 10 prochaines années, pour le réseau de bus, s'élève à plus de 3,0 G\$.

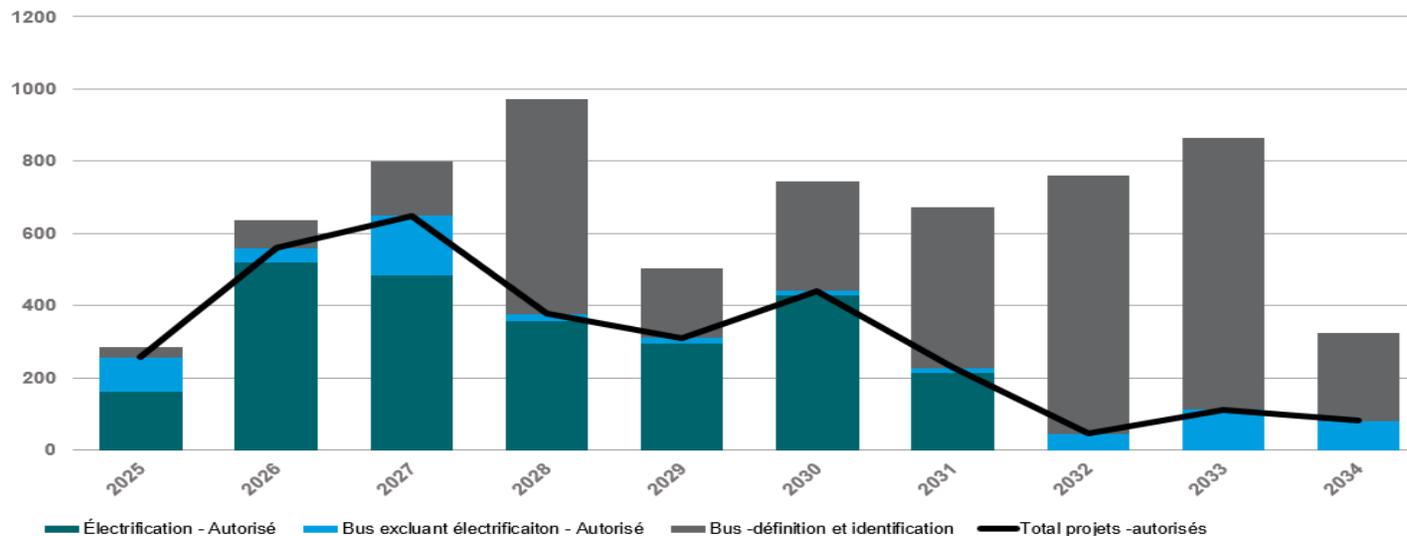
De ce montant, 1,1 G\$ servira à l'ajout, dès l'an 2025, de bus électriques 12 mètres, au rythme de remplacement du parc en fin de vie utile, avec un certain nombre de bus âgés de 16 ans ou plus, tandis que 1,8 G\$ seront consacrés à des projets d'infrastructure, notamment, pour la transformation des centres de transport afin de les adapter aux nouvelles technologies liées à l'électrification, la construction de deux nouveaux centres de transport (Bellechasse et Est de Montréal) ainsi que le programme de réfection des infrastructures (PRI phases 1 et 2).

Électrification du réseau

L'arrivée des bus hybrides, depuis le printemps 2016, a pavé la voie à l'électrification du réseau en remplaçant graduellement les bus au diesel. Selon les projections, la cible de 100% du parc électrique sera atteinte en 2040. À l'acquisition de bus électrique s'ajoute la transformation des centres de transport. Des modifications majeures seront requises dans l'aménagement des centres de transport visés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant l'impact sur les opérations du réseau de bus

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS BUS (EN MILLIONS DE DOLLARS)

LES PROJETS AUTORISÉS AU PI INCLUENT LES PROJETS EN ATTENTE DE LEUR INSCRIPTION AU PQI.



Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS*

AUTORISÉS (en millions de dollars)		2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
BUS-01	Programme d'électrification des CT - phase 1	101,5	85,8	223,7	307,2	206,5	187,5	158,8	71,0	-	-	-	-	1 341,9	1 240,5
BUS-02	Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	6,8	53,9	271,1	162,1	141,2	101,3	267,1	143,3	-	-	-	-	1 146,8	1 140,0
BUS-03	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	614,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	615,0	0,1
BUS-04	Centre de transport Bellechasse	442,4	41,0	3,7	97,3	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	142,0
BUS-05	Centre de transport - Est de Montréal	21,8	1,4	2,9	3,3	10,6	12,9	13,3	13,4	44,1	110,9	80,9	-	315,4	293,6
BUS-06	Reconstruction du complexe Crémazie	289,3	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	293,4	4,1
BUS-07	Agrandissement de 3 centres de transport	212,9	1,4	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	214,8	1,9
BUS-08	Programme de réfection des infrastructures - phase 1 (PRI-SURFACE1)	53,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,2	1,3
BUS-09	Programme de réfection des infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)	31,5	22,2	20,9	46,5	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	121,3	89,8
BUS-10	Adaptations capacités techno, électrification - phase 1 Nouveau	8,1	19,8	23,5	14,3	10,2	7,3	0,9	-	-	-	-	-	84,2	76,0
BUS-11	Programme mesures préférentielles pour bus	71,7	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,4	7,7
BUS-12	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	74,0	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,2	5,2
BUS-13	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB) Nouveau	2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
	Remplacement des véhicules de service - phase 2	26,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,2	1,9
	Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvė / Côte-Vertu	10,7	-	-	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	5,2
	Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	13,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	0,1
	Acquisition équipements de production - phase 2	5,0	2,8	1,4	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	10,2	5,2
	Acquisition de bus 9 mètres	4,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,1
	Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	162,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	162,8	0,3
TOTAL - AUTORISÉS		2 153,5	255,9	559,6	648,9	377,0	309,4	440,1	227,7	44,1	110,9	80,9	-	5 208,0	3 054,5

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus. Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI.

Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS (SUITE)

DÉFINITION <small>Non-inscrit PQ</small> <i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Acquisition de bus électriques 18 mètres Véhicules de service - phase 3	- 0,1	4,4 9,9	13,4 14,3	32,1 10,2	444,6 9,8	24,9 8,0	19,3 7,5	- -	- -	- -	- -	- -	538,7 59,9	538,7 59,9
Prolongement de vie de bus diesel 12 mètres	0,1	7,7	7,1	7,4	7,0	7,2	3,2	-	-	-	-	-	39,7	39,6
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,3	0,7	1,0	2,1	2,2	2,2	2,3	2,4	2,4	2,5	2,6	9,8	30,6	20,5
Télémétrie - phase 2	0,0	0,5	2,3	2,0	2,0	0,5	-	-	-	-	-	-	7,3	7,3
TOTAL - DÉFINITION	0,4	23,2	38,1	53,9	465,6	42,8	32,4	2,4	2,4	2,5	2,6	9,8	676,3	666,0
IDENTIFICATION <small>Non-inscrit PQ</small> <i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	-	2,8	194,5	351,5	362,0	12,0	-	922,9	922,9
Programme d'électrification des CT - phase 2	-	0,1	1,4	3,0	8,1	26,8	121,6	134,0	267,0	298,1	154,7	601,8	1 616,8	1 014,9
Programme de réfection des infrastructures - phase 3 (PRI-SURFACE3)	-	2,0	20,0	60,0	80,0	80,0	80,0	60,0	28,0	10,0	-	-	420,0	420,0
Programme de réfection des infrastructures - phase 4 (PRI-SURFACE4)	-	-	-	-	-	-	-	-	22,0	40,0	50,0	288,0	400,0	112,0
Programme mesures préférentielles pour bus - phase 2	-	-	7,1	5,4	5,4	5,4	5,5	4,9	5,0	5,2	5,3	27,4	76,6	49,2
Remplacement batteries à mi-vie Bus hybrides	-	2,7	4,8	5,2	12,5	13,7	16,0	10,9	4,1	-	-	-	70,0	70,0
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Bus - phase 2 (PREP-TB2)	-	-	-	-	-	6,0	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	-	69,8	69,8
Adaptations capacités techno. électrification - phase 2	-	-	-	12,8	12,8	12,8	6,4	-	-	-	-	-	44,8	44,8
Adaptations capacités techno. électrification - phase 3	-	-	-	-	-	-	6,4	12,8	12,8	12,8	-	-	44,8	44,8
Véhicules de service - phase 4	-	-	-	-	-	-	0,5	8,7	9,5	8,7	5,7	11,3	44,4	33,1
Relocalisation du service de la prévention incendie	-	-	0,3	4,6	3,3	1,1	15,5	0,2	-	-	-	-	25,0	25,0
Déménagement Terminus Newman	-	0,1	0,9	4,5	7,3	2,3	-	-	-	-	-	-	15,0	15,0
Télémétrie - phase 3	-	-	-	-	-	2,2	2,3	2,3	-	-	-	-	6,8	6,8
Prolongation de la durée de vie utile des bus articulés 18 m	-	-	3,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	5,3
TOTAL - IDENTIFICATION	-	4,9	37,9	97,3	129,3	150,3	269,8	441,1	712,8	749,7	240,5	928,6	3 762,1	2 833,5
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	2 153,9	284,1	635,7	800,1	971,8	502,5	742,3	671,1	759,3	863,1	324,0	938,4	9 646,4	6 554,0

Réseau de bus

FICHE DE PROJET

BUS-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201927_N / R-205 / 154-20-7014 / 154-20-7583 / 154-24-7315 / 154-22-7595 / 154-21-8084 / 154-23-7556

Crédits PQI

Inscrit (896,4 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppes SOFIL

Montant réservé (239,3 M\$ contributions provinciales)

Programmes d'aide

PAGITC -90 %, SOFIL 4, 5 – 95%, PAGTCP – 85%

Catégorie de portefeuille

Développement



Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

À partir de 2025, la STM vise à poursuivre le remplacement de son parc de bus actuel en faisant l'acquisition de bus 100 % électriques. Du point de vue opérationnel, la prise en charge de ces nouveaux bus pose plusieurs défis pouvant impacter la manière dont la STM livre le service actuellement sur son réseau. À l'encontre des bus hybrides ou diesel, les bus électriques constituent des entités bipartites englobant les bus ainsi que les équipements de recharge. Des modifications majeures seront requises dans l'aménagement des centres de transport touchés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant l'impact sur les opérations du réseau de bus. Plusieurs projets pilotes d'électrification sont en cours afin d'acquérir des connaissances, dans le but de développer et exploiter un éventuel réseau de surface entièrement électrique.

Le programme d'électrification est un prérequis au projet d'acquisition de bus électriques. Il a pour objectif de planifier et réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les centres de transport existants et futurs. Le rythme proposé pour le déploiement de l'électrification dans les centres de transport s'appuie sur l'évolution du parc de bus, la capacité d'Hydro-Québec à fournir la puissance requise sur chacun des sites, les contraintes liées à l'infrastructure des centres et la technologie de recharge, ainsi que de la cadence de livraison par an des bus électriques.

La phase 1 du programme d'électrification vise principalement la transformation des centres de transport permettant de recevoir et exploiter les bus électriques. Elle inclut notamment les études, l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements électriques, les travaux d'installation des équipements et travaux reliés à l'infrastructure, le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec ainsi que la mise en service.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Permettre l'exploitation des bus électriques;
- Réduire les émissions de GES;
- Réduire les coûts de la facture électrique grâce à l'installation d'un système de contrôle des équipements de recharge.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	101,0	85,5	223,4	306,9	206,2	187,2	158,4	71,0	-	-	-	-	1 339,5	1 238,6
Non Capitalisable	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	-	-	-	-	-	2,4	1,9
Total	101,5	85,8	223,7	307,2	206,5	187,5	158,8	71,0	-	-	-	-	1 341,9	1 240,5
Financement														
Gouvernement provincial	45,2	70,6	175,8	213,9	158,5	133,1	116,2	59,6	-	-	-	-	973,0	927,8
Gouvernement fédéral	48,4	4,0	19,2	60,1	21,8	34,6	25,0	1,0	-	-	-	-	214,2	165,8
Agglomération de Montréal	4,2	1,4	1,9	1,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	8,9	4,7
STM	3,6	9,8	26,7	32,1	25,9	19,8	17,6	10,4	-	-	-	-	145,8	142,2
Total	101,5	85,8	223,7	307,2	206,5	187,5	158,8	71,0	-	-	-	-	1 341,9	1 240,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													89 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET

BUS-02

Numéro de projet STM / RE / MTMD

500605_N / R-211 / 154-19-7177 / 154-22-7551

Crédits PQI

Inscrit (965,5 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (2,8 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide

PAGITC - 95 %, SOFIL 5 – 95%, PAGTCP – 100%

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Acquisition de bus électriques 12 mètres – phase 1

Le parc des bus 12 mètres se retrouve avec un certain nombre de bus âgés de 16 ans ou plus. Pour réduire l'âge du parc, la STM fera l'acquisition d'autobus électriques 12 mètres dès l'an 2025. Cette acquisition permet non seulement de réduire l'âge du parc, mais aussi de réduire les émissions de GES ainsi que d'augmenter le taux d'électrification du parc de bus.

Ces bus électriques seront munis d'un système de perception des titres et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ils seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation, de ports USB et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

Le projet comportera aussi un volet intégration des bus tant au niveau de l'entretien qu'à celui de l'exploitation.

Nombre de bus	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Remplacement	0	27	161	140	140	139	607
Total	0	27	161	140	140	139	607

BÉNÉFICES

Les bénéfices attendus de ce projet sont :

- Maintenir le parc en bon état;
- Permettre l'atteinte d'un taux d'électrification du réseau des bus de 13 % en 2026;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Réduire les émissions de GES;
- Améliorer le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- Approfondir nos connaissances et acquérir une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	6,0	51,6	268,8	159,8	138,9	99,0	264,8	139,0	-	-	-	-	1 127,8	1 121,8
Non Capitalisable	0,8	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	4,4	-	-	-	-	19,0	18,2
Total	6,8	53,9	271,1	162,1	141,2	101,3	267,1	143,3	-	-	-	-	1 146,8	1 140,0
Financement														
Gouvernement provincial	0,3	23,0	141,2	81,9	70,5	48,8	139,0	67,6	-	-	-	-	572,3	572,0
Gouvernement fédéral	-	16,1	101,9	58,9	50,6	34,9	100,3	48,2	-	-	-	-	411,0	410,9
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,5	14,8	28,0	21,3	20,0	17,6	27,7	27,5	-	-	-	-	163,4	156,9
Total	6,8	53,9	271,1	162,1	141,2	101,3	267,1	143,3	-	-	-	-	1 146,8	1 140,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													86 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201808_N / R-183-A / 154-15-7353

Crédits PQI
Inscrit (267,9 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
-

Programmes d'aide
PAGTCP - 87 %

Catégorie de portefeuille
Développement



Centre de transport – Est de Montréal

Le projet consiste à construire un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 bus équivalents à propulsion électrique ainsi qu'à aménager un stationnement de 300 cases. Le projet prévoit les aires intérieures et extérieures de remisage des bus, de circulation ainsi que les accès au site. Les baies multifonctions requises pour l'entretien des bus, les entrepôts, les espaces extérieurs pour les réservoirs et les livraisons, les salles mécaniques et électriques ainsi que les espaces administratifs requis pour l'exploitation d'un centre de transport sont également prévus. Finalement, le projet vise une certification LEED V4 de niveau Or.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de bus;
- Permettre l'électrification du réseau de bus.

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	18,2	1,4	2,9	3,3	10,6	12,9	13,3	13,4	44,1	110,9	79,9	-	310,9	292,7
Non Capitalisable	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-	4,5	0,9
Total	21,8	1,4	2,9	3,3	10,6	12,9	13,3	13,4	44,1	110,9	80,9	-	315,4	293,6
Financement														
Gouvernement provincial	15,8	1,2	2,5	2,9	9,2	11,3	11,5	11,6	38,4	96,5	69,6	-	270,5	254,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,0	0,2	0,4	0,4	1,4	1,7	1,7	1,7	5,7	14,4	11,3	-	45,0	39,0
Total	21,8	1,4	2,9	3,3	10,6	12,9	13,3	13,4	44,1	110,9	80,9	-	315,4	293,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION														86 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-06

Numéro de projet STM / RE / MTMD

529995_N / R-143-B / 154-13-1202 / 154-18-7221 / 154-20-7689

Crédits PQI

Inscrit (84,5 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (170,2 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide

SOFIL 3 – 85%, SOFIL 4 - 90%, PAFFITC – 90%

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie

L'usine Crémazie, construite en 1948, a servi pendant 70 ans à l'entretien majeur des bus. Le bâtiment, étant devenu vétuste du point de vue physique et fonctionnel, la décision de le reconstruire a été prise. La construction du Complexe Crémazie a débuté à l'été 2017.

L'entretien bus ne pouvant cesser ses opérations, la reconstruction a été planifiée en trois phases et certaines activités ont dû être déménagées temporairement dans une autre usine spécialement aménagée pour ce besoin. La première phase du projet est complétée et les opérations d'entretien y ont cours. La phase 2 a été complétée à l'été 2021. Les travaux de la phase 3 et de la tourelle se sont terminés à la fin 2023.

Le nouvel édifice permet de répondre à tous les besoins d'entretien majeur des bus. On y retrouve divers ateliers de fabrication et de réparation de pièces. Le bâtiment a été conçu pour répondre aux besoins liés aux nouvelles technologies des bus hybrides et électriques. En plus, il inclut le centre de formation de la STM ainsi que le simulateur des nouvelles voitures de métro. Au final, il abritera également le centre de distribution de la STM.

Le concept du bâtiment est axé sur le développement durable et l'accessibilité universelle, dans le respect de normes environnementales élevées en vue d'obtenir l'accréditation LEED Or.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Optimiser les activités d'exploitation en générant des économies récurrentes annuellement;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	286,1	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,2	4,1
Non Capitalisable	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,2	-
Total	289,3	4,1	-	293,4	4,1									
Financement														
Gouvernement provincial	96,7	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97,8	1,1
Gouvernement fédéral	152,9	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,2	2,3
Agglomération de Montréal	23,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	0,4
STM	16,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	0,3
Total	289,3	4,1	-	293,4	4,1									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													94 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

Numéro de projet STM / RE / MTMD

603087_N / R-200 / 154-17-7653

Crédits PQI

Inscrit (98,8 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) – phase 2

Ce projet constitue la deuxième phase du programme de réfection des infrastructures afin de prendre en charge l'entretien des infrastructures qui n'étaient pas visées par les autres programmes existants. La deuxième phase, d'une durée de cinq ans, se déroulera de 2021 à 2027.

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

- Les toitures;
- L'enveloppe de plusieurs bâtiments;
- Les portes de garage et coupe-feux;
- Les systèmes de chauffage, de ventilation et d'air climatisé;
- L'éclairage, la distribution électrique et les génératrices;
- Les équipements de production liés à l'infrastructure;
- Les dalles et les pavages intérieurs et extérieurs;
- La mise aux normes de locaux techniques;
- Les équipements pétroliers et d'huiles usées;
- Les dispositifs anti-refoulement;
- Les équipements de levage et de sécurité.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Assurer la livraison du service dans un environnement sécuritaire pour les clients et les employés;
- Optimiser les investissements en intervenant au moment opportun durant le cycle de vie des infrastructures, et ainsi produire un effet de levier pour améliorer les performances opérationnelles et financières de la STM;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Assurer la conformité aux lois et normes en vigueur.

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	31,4	22,2	20,9	46,2	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	120,9	89,5
Non Capitalisable	0,1	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,3
Total	31,5	22,2	20,9	46,5	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	121,3	89,8
Financement														
Gouvernement provincial	24,3	18,8	17,7	37,7	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	98,8	74,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	7,3	3,3	3,1	8,7	-	-	-	-	-	-	-	-	22,5	15,2
Total	31,5	22,2	20,9	46,5	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	121,3	89,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

Numéro de projet STM / RE / MTMD

850044-2_N / R-173 / 154-18-7344 / 154-20-7700

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (66,5 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide

SOFIL 3 – 85 %, SOFIL 4 – 95 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Vision chaîne d'approvisionnement et réseau des autobus (RDA)

La STM s'engage à améliorer sa performance opérationnelle et l'expérience client, notamment en ce qui concerne la réduction du taux d'immobiles bus et le contrôle de ses inventaires et de ses coûts d'exploitation. Le présent programme d'optimisation des processus de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication des pièces fait donc partie intégrante de cet engagement de « Rendre disponibles les véhicules, les équipes et les systèmes d'exploitation ».

Certaines limitations, dont le manque de visibilité sur les inventaires ainsi que la difficulté à planifier la demande, créent des ruptures de stock et des délais d'entretien et de reconditionnement de pièces pour bus, ce qui produit un taux d'immobiles élevé et nuit à l'offre de service bus.

Dans ce contexte, la STM a lancé ce programme de transformation organisationnelle de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication. Cette transformation lui permettra d'opérer adéquatement et d'assurer un service approprié à ses clients.

Ce projet vise la révision et l'intégration des processus de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication des pièces de la STM pour les aligner sur les meilleures pratiques de l'industrie, tout en rationalisant et en harmonisant le paysage applicatif autour d'une plateforme performante et évolutive.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le taux d'immobiles, ce qui permettra d'améliorer l'offre de service à la clientèle;
- Demeurer compétitifs dans l'exploitation des bus, compte tenu de la croissance, de la perte d'expertise due aux départs à la retraite et de la complexification des technologies bus;
- Assurer une gestion de la désuétude des outils technologiques qui sont déjà en fin de vie utile.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	64,7	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68,7	4,0
Non Capitalisable	9,3	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	1,2
Total	74,0	5,2	-	79,2	5,2									
Financement														
Gouvernement provincial	19,8	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,0	1,3
Gouvernement fédéral	37,6	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,2	2,5
Agglomération de Montréal	4,7	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	0,2
STM	11,9	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,1	1,2
Total	74,0	5,2	-	79,2	5,2									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													83 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201921_N

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Nouveau

Programme de rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)

Le Programme de Rehaussement et d'Entretien Périodique - Technologies Bus (PREP-TB) est nécessaire pour : assurer la pérennité des actifs informatiques Bus, assurer l'atteinte des objectifs d'affaires et des niveaux de services attendus, réduire les enjeux opérationnels et permettre une intégration de nouveaux besoins liés à d'autres projets tel que l'électrification.

Des bilans de santé ont été réalisés pour l'ensemble des systèmes technologiques Bus en plus d'un audit de vérification sur le système de radiocommunications. Ces activités ont permis d'identifier les risques opérationnels de chacun de ces systèmes et l'ensemble des initiatives qui sont requises pour adresser la désuétude matérielle et logicielle. L'écosystème iBus, partie importante de la portée du PREP-TB, a été déclaré comme système critique par le Comité GRAI en 2021.

Plusieurs dizaines d'initiatives ont été identifiées dans la portée du programme et elles sont regroupées dans 6 catégories : radiocommunications; Infrastructure technologique (serveurs, réseau, téléphonie, etc.); bureautique; applicatif; sécurité et surveillance, équipements embarqués / terrain.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à améliorer l'agilité d'adaptation aux nouveaux besoins d'affaires et à faciliter l'atteinte des différents objectifs du plan stratégique PSO 2030, plus précisément:

- S'adapter à l'implantation de nouvelles technologies et aux nouveaux besoins d'affaires en modernisant les actifs et en consolidant les fondations technologiques;
- Améliorer la performance et l'efficacité des activités de maintenance préventive et corrective (réduction du temps nécessaire pour diagnostiquer/réparer, disponibilité des pièces de rechange et support des fournisseurs);
- Réduire de manière significative les temps en mode dégradé ou en redondance, principalement pour le Centre opérationnel principal (COP);
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer la fiabilité et la performance des différents systèmes;
- Maintenir les niveaux de satisfaction du service à la clientèle.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	1,1	6,7	11,8	12,2	7,9	0,1	-	-	-	-	-	-	39,7	38,7
Non Capitalisable	0,9	0,2	0,3	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,7
Total	2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
Total	2,0	6,8	12,1	12,4	8,0	0,1	-	-	-	-	-	-	41,3	39,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 31 DÉCEMBRE 2023

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 133 édicules
999	Voitures de métro : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 360 voitures MR-73 (mises en service en 1976) ➤ 639 (71 trains) voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
2	Laveurs de voitures de métro
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
72	Ascenseurs répartis dans 25 stations complètement accessibles
91	Postes de ventilation mécanique (159 ventilateurs)
155	Puits de ventilation naturelle
581	Pompes
7	Postes de district
69	Postes de redressement
214	Postes secondaires de distribution
337	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
460	Câblage : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 322 km de câblage 12 / 25 kVca ➤ 138 km de câblage 750 Vcc

32	Locotracteurs et draines
74	Véhicules de travaux spécialisés

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

984	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
219	Distributrices automatiques de titres
119	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (agents de stations)
165	Centre de services

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2025 à 2034, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 75 % des investissements totaux autorisés, soit 9,2 G\$, composés majoritairement par les projets du Prolongement de la ligne bleue et contrôle de trains – ligne bleue pour 7,2 G\$.

Assurer la fiabilité et la pérennité des infrastructures et équipements

Programmes de maintien et de la modernisation des actifs

Contre le vieillissement des équipements fixes du métro et les conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service est une priorité. La STM doit poursuivre ses investissements dans ses différentes infrastructures, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui visent à injecter près de 1,5 G\$ en investissements autorisés* sur 10 ans. Toutefois, les investissements présentés au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI afin de démarrer les travaux. Les prochaines phases (programme de modernisation des actifs métro) totalisant 4,4 G\$ sont actuellement en phase d'identification.

Voitures de métro

La STM poursuit ses investissements afin de prolonger la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 jusqu'en 2036, assurant le maintien de la fiabilité et de la qualité du service à la clientèle du métro.

Considérant l'envergure des projets de remplacement des voitures de métro à venir et de la volonté de planifier la mise en œuvre de manière proactive et responsable, les investissements estimés pour le remplacement des 360 voitures MR-73 ainsi que les infrastructures afférentes, tel le projet que le remplacement du système de contrôle de trains, le complexe Beaugrand et le projet de modification de l'arrière-gare et le garage Angrignon font partie intégrante de ce PI. Le projet est en attente de son inscription au PQI pour démarrer l'étape des études.

Centres d'attache ment

Le réseau de métro actuel comporte trois centres d'attache ment (CA), qui permettent de garer, charger et entretenir des véhicules de travaux pour

effectuer les divers travaux d'entretien et servent aux différents projets de réfection et de développement du réseau. Les CA existants ont atteint leur pleine capacité. L'ajout d'un nouveau CA permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien et de modernisation des actifs et de garantir la répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau la nuit.

Accessibilité universelle

Consacrant une somme totale autorisée de plus de 0,2 G\$ sur les 10 prochaines années pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité, la STM vise à améliorer l'accessibilité physique de ses infrastructures, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle. Cette amélioration devrait contribuer à faciliter le transfert d'une partie de la clientèle du TA vers le réseau régulier. Toutefois, seule la première phase a reçu l'autorisation de subventions par le MTMD jusqu'à présent.

Technologies

Avec la présence grandissante des composantes informatiques dans les systèmes opérationnels du métro, la STM poursuit son programme de rehausse ment et d'entretien périodique technologique (PREP – TM phases 1 et 2) avec des investissements autorisés de 73,6 M\$ jusqu'à 2030 afin de soutenir efficacement les opérations du métro tant au niveau de la disponibilité, de la performance des technologies et de la qualité des processus de surveillance et de support.

Prolongement de la ligne bleue

Le projet de prolongement de la ligne bleue, de Saint-Michel à Anjou, permettra l'ajout de cinq stations universellement accessibles (5,8 km), de deux terminus de bus et d'un tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX à la future station de métro à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX. Ce projet nécessite un nouveau système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Ce dernier permettra d'assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant tout en suivant une tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente.

* Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI.

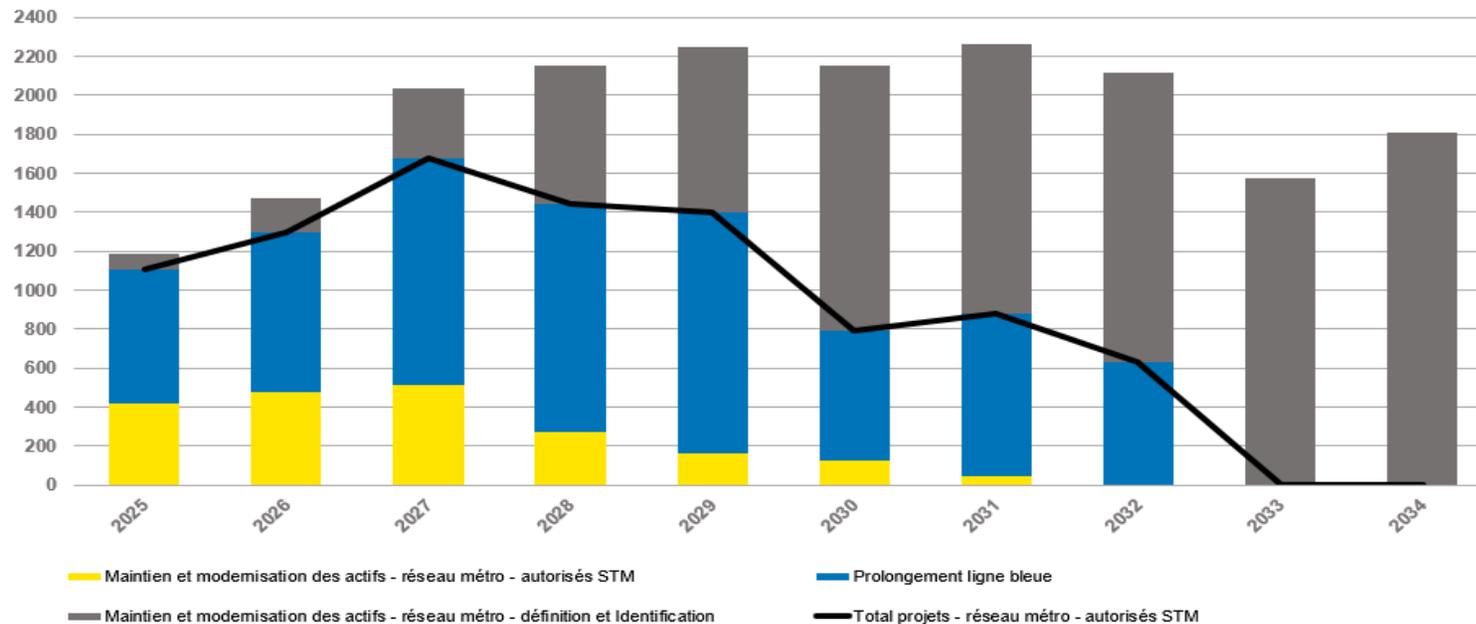
Réseau du métro

Le graphique ci-dessous présente la répartition de l'ensemble des investissements requis pour le réseau métro, au cours des dix prochaines années, incluant les projets autorisés, en définition et en identification. Le projet du prolongement de la ligne bleue (incluant le remplacement du système de contrôle de trains – ligne bleue) est présenté séparément considérant l'envergure des investissements.

Tel qu'illustré, les investissements autorisés, pour le maintien et la modernisation des actifs, sont en chute libre à partir de 2028 par rapport aux besoins en investissements.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DU RÉSEAU MÉTRO (EN MILLIONS DE DOLLARS)

LES PROJETS AUTORISÉS AU PI INCLUENT LES PROJETS EN ATTENTE DE LEUR INSCRIPTION AU PQI.



Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO*

AUTORISÉS		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2025-2034
MET-01	Prolongement de la ligne bleue	795,8	641,6	763,4	1 060,3	1 102,5	1 131,4	616,8	796,9	625,1	0,3	-	-	7 533,9	6 738,2
MET-02	Contrôle de trains - ligne bleue	79,9	45,1	57,2	103,3	69,4	110,1	49,8	31,2	5,5	-	-	-	551,6	471,7
MET-03	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 737,9	12,6	24,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 775,4	37,5
MET-04	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	530,5	2,8	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	543,3	12,8
MET-05	Réno-Systèmes - phase 3	526,3	0,6	0,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	532,9	6,6
MET-06	Réno-Systèmes - phase 4	525,4	20,3	4,8	31,5	-	0,0	-	-	-	-	-	-	582,0	56,6
MET-07	Réno-Systèmes - phase 5	382,2	129,9	128,2	119,9	38,3	11,5	34,6	-	-	-	-	-	844,7	462,4
MET-08	Réno-Systèmes - phase 6 Non-inscrit PQ	17,5	47,0	83,2	118,6	84,2	58,3	75,1	28,2	-	-	-	-	512,2	494,7
	Réno-Infrastructures - phase 1	241,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,9	0,7
MET-09	Réno-Infrastructures - phase 2	296,9	0,1	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	298,5	1,6
MET-10	Réno-Infrastructures - phase 3	386,7	53,9	13,7	15,2	8,7	27,9	-	-	-	-	-	-	506,2	119,5
MET-11	Réno-Infrastructures - phase 4 Non-inscrit PQ	11,8	58,2	102,6	84,3	77,8	43,3	11,4	20,0	-	-	-	-	409,4	397,6
MET-12	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1	309,2	12,1	15,1	17,9	-	-	-	-	-	-	-	-	354,3	45,1
MET-13	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	150,2	38,1	28,9	57,1	41,7	9,6	5,4	-	-	-	-	-	331,0	180,8
	Garage Côte-Vertu	500,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	0,2
MET-14	Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest	46,4	7,0	12,9	8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	74,3	27,9
MET-15	Postes abaisseurs – 25 kV/12kV Nouveau Non-inscrit PQ	3,9	8,4	20,1	27,2	-	-	-	-	-	-	-	-	59,6	55,7
MET-16	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)	54,0	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	3,7
MET-17	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2) Nouveau	2,2	9,7	18,1	16,7	18,0	7,4	-	-	-	-	-	-	72,2	70,0
	Capacité électrique du poste de district Legendre	40,9	0,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,9	1,1
MET-18	Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2	1,5	6,8	6,9	6,3	3,7	3,0	-	-	-	-	-	-	28,1	26,6
	Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	41,1	0,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,6	0,5
MET-19	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	16,2	2,0	2,0	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	6,8
	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,1
	Agrandissement du centre d'attache Viau	56,9	2,1	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62,5	5,6
TOTAL - AUTORISÉS		6 756,0	1 103,5	1 298,4	1 674,8	1 444,1	1 402,5	793,1	876,4	630,6	0,3	-	-	15 979,7	9 223,7

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus. Les sommes présentées au PI dans la section des projets autorisés incluent des projets en attente de leur inscription au PQI.

Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

DÉFINITION <small>Non-inscrit PQ</small> <small>(en millions de dollars)</small>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest – réalisation	-	-	-	8,8	47,6	83,4	160,6	160,0	90,0	1,4	-	-	551,8	551,8
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV	0,9	32,7	22,1	40,0	25,0	49,2	50,4	46,5	46,5	-	-	-	359,7	358,9
Remplacement de voitures MR-73 - Opportunité	-	5,2	15,5	26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	46,6	46,6
Remplacement train dépoussiéreur	0,5	2,5	2,4	13,7	5,7	-	-	-	-	-	-	-	24,8	24,3
Révision Entretien des véhicules de travaux	-	-	0,3	1,1	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
TOTAL - DÉFINITION	1,4	40,4	40,3	89,5	79,4	132,9	211,0	206,5	136,5	47,9	-	-	985,7	984,3
IDENTIFICATION <small>Non-inscrit PQ</small> <small>(en millions de dollars)</small>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 1 (PMAM1)	-	20,0	80,0	120,0	246,6	250,0	250,0	200,0	250,0	183,4	-	-	1 600,0	1 600,0
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 2 (PMAM2)	-	-	-	-	150,0	200,0	200,0	223,5	250,0	230,0	250,0	96,5	1 600,0	1 503,5
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 3 (PMAM3)	-	-	-	-	-	59,4	86,3	164,3	188,7	256,0	300,0	545,3	1 600,0	1 054,7
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 4 (PMAM4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,0	180,7	1 379,3	1 600,0	220,7
Contrôle de trains - phase 2 - Réalisation	-	-	-	-	20,8	18,7	310,3	318,2	391,6	468,6	583,6	1 897,9	4 009,7	2 111,8
Remplacement de voitures MR-73 - Réalisation	-	-	-	-	7,3	8,4	148,9	148,9	186,2	186,2	260,7	3 232,4	4 179,0	946,6
Complexe Beaugrand	-	-	-	-	8,5	11,6	11,9	9,2	9,4	75,5	116,1	735,4	977,7	242,3
Modifications arrière-gare et garage Angrignon	-	-	-	-	3,8	5,2	5,4	4,1	4,2	51,1	104,8	245,3	424,0	178,8
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	16,5	38,0	68,7	85,1	50,7	22,0	18,9	-	-	-	-	300,0	300,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	5,0	15,0	70,0	90,0	90,0	90,0	70,0	50,0	20,0	-	-	500,0	500,0
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 3 (PREP-TM3)	-	-	-	-	-	9,0	18,0	18,0	18,0	18,0	9,0	-	90,0	90,0
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 3	-	-	-	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	-	-	-	-	25,6	25,6
Ilot Voyageur	0,1	0,5	1,5	5,0	10,0	6,0	0,7	0,2	-	-	-	-	24,0	23,9
Études Portes palières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	5,0
TOTAL - IDENTIFICATION	0,1	42,0	134,5	268,8	627,3	714,1	1 148,7	1 180,5	1 348,2	1 528,8	1 809,9	8 132,1	16 935,0	8 802,8
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	6 757,5	1 185,9	1 473,1	2 033,2	2 150,8	2 249,6	2 152,7	2 263,4	2 115,3	1 576,9	1 809,9	8 132,1	33 900,4	19 010,8

Réseau du métro

FICHE DE PROJET

MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201605_N / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939 /
154-19-8044 / 154/19/8214/154-21-8080/ 339-2022

Crédits PQI

Inscrit (7 028,3 M\$*, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 100 %, PAFFITC – 100 %,
PAGITC – 100 %

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement



Prolongement de la ligne bleue

Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro vers l'Est s'inscrit pleinement dans les orientations du PSO 2025 et 2030 et vise à ajouter cinq stations sur environ six kilomètres de tunnel à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à Anjou ainsi que deux terminus d'autobus (aux futures stations des secteurs Pie-IX et Anjou) et plusieurs infrastructures opérationnelles pour l'exploitation du nouveau tronçon (un garage souterrain, six nouvelles structures auxiliaires, trois infrastructures dédiées à des postes de redressement, un centre de services regroupant les équipes d'entretien des infrastructures en station, et un poste de district).

De plus, à la future station à l'axe du boulevard Pie-IX, un tunnel piétonnier permettra le raccordement au projet du service rapide par bus et, à la future station du secteur Anjou, un lien de transport actif permettra d'accéder de part et d'autre de l'autoroute 25.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la part modale en majorant son offre de service et en augmentant l'achalandage;
- Réduire les émissions de GES par kilomètre-passager.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	792,6	640,5	762,7	1 059,6	1 101,8	1 127,5	611,3	789,9	624,2	-	-	-	7 510,0	6 717,4
Non Capitalisable	3,2	1,1	0,7	0,7	0,7	3,9	5,5	7,0	0,9	0,3	-	-	23,9	20,8
Total	795,8	641,6	763,4	1 060,3	1 102,5	1 131,4	616,8	796,9	625,1	0,3	-	-	7 533,9	6 738,2
Financement														
Gouvernement provincial	592,7	305,6	455,6	634,2	658,6	666,4	561,5	746,3	284,8	-	-	-	4 905,7	4 313,0
Gouvernement fédéral	173,6	227,5	287,0	405,1	423,5	430,5	25,5	-	-	-	-	-	1 972,7	1 799,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	312,2	-	-	-	312,2	312,2
STM	29,5	108,4	20,8	21,0	20,4	34,6	29,8	50,7	28,1	0,3	-	-	343,3	314,0
Total	795,8	641,6	763,4	1 060,3	1 102,5	1 131,4	616,8	796,9	625,1	0,3	-	-	7 533,9	6 738,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													96 %	

* Ce montant de 7533,9 M\$ (avant intérêts sur dette long terme de 35,0 M\$, pour un total de 7 568,9 M\$) exclut l'investissement de 31,6 M\$ effectué par l'AMT pour élaborer le dossier d'opportunités (DO) déposé en 2016 lors de la phase de démarrage du projet (pour un coût total de 7 600,5 M\$). Une confirmation du coût total de projet a été reçue le 19 juillet lors de l'approbation du DA final par le Conseil des ministres du Québec. Le montant inscrit au PQI est en cours de révision.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201901_N / R-217 / 154-19-8053 / 154-19-8054

Crédits PQI

Inscrit (500,2 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

PAGTCP – 85 %, PAGITC – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Contrôle de trains – ligne bleue

Le prolongement de la ligne bleue nécessite un système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Les études exhaustives réalisées par la STM démontrent que le système en exploitation actuellement sur la ligne bleue ne peut être reconduit sur le tronçon prolongé. Le projet de contrôle de trains de la 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 »).

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.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Contribuer de façon significative à l'amélioration de 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.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	77,9	45,0	57,0	102,5	68,2	108,8	48,5	35,4	5,5	-	-	-	543,4	465,5
Non Capitalisable	2,0	0,2	0,2	0,8	1,2	1,3	1,3	1,3	-	-	-	-	8,2	6,2
Total	79,9	45,1	57,2	103,3	69,4	110,1	49,8	31,2	5,5	-	-	-	551,6	471,7
Financement														
Gouvernement provincial	65,8	23,4	28,8	51,7	34,5	54,9	24,5	15,1	-	-	-	-	298,7	232,9
Gouvernement fédéral	0,0	17,0	22,5	40,5	26,8	42,9	19,1	11,8	3,1	-	-	-	183,6	183,6
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	14,1	4,8	5,9	11,1	8,1	12,3	6,2	4,3	2,4	-	-	-	69,3	55,2
Total	79,9	45,1	57,2	103,3	69,4	110,1	49,8	31,2	5,5	-	-	-	551,6	471,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													87 %	

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimé à 22,5 M\$. Le dossier d'affaires a été approuvé par le Conseil des ministres du Québec en 2022.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

Numéro de projet STM / RE / MTMD
230005_N / R-042-A / 154-02-1864-A

Crédits PQI

230005_N et 230006_N combinés
Inscrit (1 525,8 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Acquisition des voitures de métro AZUR

Le projet vise l'acquisition de 54 trains de type « boa » composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) en remplacement de voitures de métro MR-63 qui ont atteint leur fin de vie utile, et ce, en vue, notamment, de contribuer à l'atteinte des objectifs d'achalandage et de satisfaire les besoins reliés au futur prolongement.

Nombre de trains	2016	2017	2018	2019	Total
Maintien	12	19	7	-	38
Développement	-	3	11	2	16
Total	12	22	18	2	54

En plus d'inclure l'acquisition de 54 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet. Également, ce projet inclut les coûts de valorisation des vieilles voitures de métro MR-63 selon les dernières normes environnementales.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la capacité de transport;
- Améliorer la fiabilité du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

<i>en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	1 723,5	12,6	24,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 760,9	37,5
Non Capitalisable	14,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	-
Total	1 737,9	12,6	24,9	-	1 775,4	37,5								
Financement														
Gouvernement provincial	1 275,8	9,4	18,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 303,3	27,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	462,1	3,2	6,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	472,0	9,9
Total	1 737,9	12,6	24,9	-	1 775,4	37,5								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

* Montant en cours de révision. Le coût total du projet 230006_N - Modification des ateliers et des équipements métro – voitures de métro Azur est de 236,7 M\$ incluant 171,7 M\$ en contributions provinciales.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201819_N / R-190 / 154-18-7281

Crédits PQI

Inscrit (515,9 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

PAGITC (EBI) – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

Le projet vise l'acquisition de 17 trains additionnels en remplacement des voitures de métro MR-73. La STM a déployé ces 17 nouveaux trains sur la ligne verte. Avec la livraison de ceux-ci, 80 % du service sur cette ligne sera assuré par les trains AZUR.

En plus d'inclure l'acquisition de 17 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet. Également, ce projet inclut les coûts de valorisation de vieilles voitures de métro MR-73 selon les dernières normes environnementales.

Nombre de trains	2020	2021	Total
Total	7	10	17

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la capacité de transport;
- Améliorer la fiabilité du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	530,0	2,8	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	542,3	12,3
Non Capitalisable	0,5	0,1	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,5
Total	530,5	2,8	10,0	-	543,3	12,8								
Financement														
Gouvernement provincial	276,4	1,4	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	282,8	6,4
Gouvernement fédéral	200,5	1,0	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	205,0	4,5
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	53,6	0,4	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,5	1,8
Total	530,5	2,8	10,0	-	543,3	12,8								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90 %	

* Montant en cours de révision

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

Numéro de projet STM / RE / MTMD
290013_N / R-122 / 154-09-0057 / 339-2022

Crédits PQI

Inscrit (412,0 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, FCC – 33,3 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Réno-Systèmes – phase 3

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 3 se veut en continuité avec la phase 2.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du service de métro;
- Améliorer la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer l'accessibilité universelle;
- Améliorer la communication à la clientèle.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	526,3	0,6	0,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	532,9	6,6
Non Capitalisable	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Total	526,3	0,6	0,6	5,5	-	532,9	6,6							
Financement														
Gouvernement provincial	256,9	0,1	0,2	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	260,5	3,6
Gouvernement fédéral	151,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	151,5	0,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	117,8	0,5	0,4	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	120,9	3,0
Total	526,3	0,6	0,6	5,5	-	532,9	6,6							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													77 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

Numéro de projet STM / RE / MTMD

850025_N / R-149 / 154-14-7107 / 154-16-7652 / 339-2022

Crédits PQI

Inscrit (425,4 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC – 90%

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Réno-Systèmes – phase 4

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 4 se veut en continuité avec la phase 3.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer l'accessibilité universelle.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	515,8	17,9	4,8	31,5	-	-	-	-	-	-	-	-	570,0	54,2
Non Capitalisable	9,6	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	2,4
Total	525,4	20,3	4,8	31,5	-	582,0	56,6							
Financement														
Gouvernement provincial	352,6	11,2	2,9	19,4	-	-	-	-	-	-	-	-	386,1	33,5
Gouvernement fédéral	31,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	141,8	9,1	1,8	12,1	-	-	-	-	-	-	-	-	164,9	23,1
Total	525,4	20,3	4,8	31,5	-	582,0	56,6							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													71 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

Numéro de projet STM / RE / MTMD

290015_N / R-178 / 154-14-7173

Crédits PQI

Inscrit (663,8 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Réno-Systèmes – phase 5

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 5 se veut en continuité avec la phase 4.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	379,1	129,2	127,6	119,2	38,0	11,4	34,6	-	-	-	-	-	839,2	460,1
Non Capitalisable	3,1	0,7	0,7	0,7	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	5,5	2,3
Total	382,2	129,9	128,2	119,9	38,3	11,5	34,6	-	-	-	-	-	844,7	462,4
Financement														
Gouvernement provincial	314,3	108,3	107,0	99,8	31,9	9,6	29,4	-	-	-	-	-	700,3	386,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	67,9	21,6	21,3	20,1	6,4	1,9	5,2	-	-	-	-	-	144,4	76,5
Total	382,2	129,9	128,2	119,9	38,3	11,5	34,6	-	-	-	-	-	844,7	462,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													83 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTMD

290016_N / R-216 / 154-15-7350

Crédits PQI

Non inscrit

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (172,9 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide

SOFIL 5 – 90 %, PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Non-inscrit PQI

Réno-Systèmes – phase 6

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 6 se veut en continuité avec la phase 5.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	17,3	46,3	81,9	116,8	82,9	57,4	73,9	27,8	-	-	-	-	504,4	487,1
Non Capitalisable	0,3	0,7	1,3	1,8	1,3	0,8	1,2	0,4	-	-	-	-	7,8	7,6
Total	17,5	47,0	83,2	118,6	84,2	58,3	75,1	28,2	-	-	-	-	512,2	494,7
Financement														
Gouvernement provincial *	12,8	28,9	57,0	83,0	49,2	34,6	47,6	23,2	-	-	-	-	336,2	323,4
Gouvernement fédéral *	1,8	10,9	12,8	16,3	22,5	15,1	15,8	-	-	-	-	-	95,1	93,4
Agglomération de Montréal	0,4	2,2	2,6	3,3	4,5	3,0	3,2	-	-	-	-	-	19,2	18,9
STM	2,6	5,0	10,9	16,1	7,9	5,6	8,5	5,0	-	-	-	-	61,7	59,1
Total	17,5	47,0	83,2	118,6	84,2	58,3	75,1	28,2	-	-	-	-	512,2	494,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													88 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET

MET-09

Numéro de projet STM / RE / MTMD

634372_N / R-154 / 154-14-7108 / 154-16-7653 / 339-2022

Crédits PQI

Inscrit (229,9 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Réno-Infrastructures – phase 2

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie utile est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

La deuxième phase du programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements, en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Les interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut d'être réalisée en continuité avec la phase précédente.

Les réfections porteront sur :

- Les composantes de plusieurs stations (éclairage, distribution électrique 600 V ou moins, finis architecturaux, composantes structurales, composantes mécaniques, édicules, membranes, etc.);
- Les structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- Les sections du tunnel (voûtes, murs, radiers, drains sous le radier);
- Les garages ou ateliers;
- La restauration de plusieurs œuvres d'art.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du service de métro;
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Assurer de façon planifiée la réfection des actifs;
- Assurer la mise aux normes en vigueur;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	296,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	296,5	0,1
Non Capitalisable	0,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,5
Total	296,9	0,1	1,5	-	298,5	1,6								
Financement														
Gouvernement provincial	204,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	204,7	0,1
Gouvernement fédéral	18,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,7	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	73,6	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,2	1,6
Total	296,9	0,1	1,5	-	298,5	1,6								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													75 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / RE / MTMD
634373_N / R-194 / 154-14-7174 / 339-2022

Crédits PQI
Inscrit (390,4 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide
PAGTCP - 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Réno-Infrastructures – phase 3

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie utile est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

La troisième phase du programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements, en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Les interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut être en continuité avec la phase précédente.

Les travaux de la phase 3 sont de nature similaire à ceux des phases précédentes et visent autant les stations, les structures auxiliaires, le tunnel que les garages et les ateliers.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du service de métro;
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Assurer de façon planifiée la réfection des actifs;
- Assurer la mise aux normes en vigueur;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	383,4	53,6	13,6	15,1	8,7	27,8	-	-	-	-	-	-	502,2	118,8
Non Capitalisable	3,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	4,0	0,7
Total	386,7	53,9	13,7	15,2	8,7	27,9	-	-	-	-	-	-	506,2	119,5
Financement														
Gouvernement provincial	303,4	44,8	11,4	12,6	7,2	20,2	-	-	-	-	-	-	399,6	96,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	83,3	9,1	2,3	2,6	1,5	7,8	-	-	-	-	-	-	106,6	23,2
Total	386,7	53,9	13,7	15,2	8,7	27,9	-	-	-	-	-	-	506,2	119,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION														79 %

* Montant en cours de révision

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-13

Numéro de projet STM / RE / MTMD

210200_N / R-195 / 154-17-7658 / 154-23-7396

Crédits PQI

Inscrit (148,8 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (99,0 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide

PAGTCP – 85 % ; SOFIL 4 – 95 %

Catégorie de portefeuille

Développement



Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, tout en respectant les ressources dont elle dispose ».

Dans ce contexte, la STM lançait en 2016 le programme Accessibilité métro. Ce programme permet d'accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle du réseau du métro. La démarche est complexe puisque les infrastructures de la STM n'ont pas été conçues pour accueillir de tels équipements, sans compter l'objectif de minimiser les impacts sur le service du métro et de maintenir les stations ouvertes, dans la mesure du possible. Même si la phase 2 s'inscrit dans la continuité de la phase 1, les sommes requises pour poursuivre la mise en accessibilité de certaines stations seront plus importantes en raison de la complexité beaucoup plus élevée des travaux à réaliser.

La deuxième phase du programme prévoit rendre universellement accessibles 3 nouvelles stations d'ici 2026 :

- Pie-IX*
- Berri-UQAM – L4
- Édouard-Montpetit

* station universellement accessible en 2023

À noter que cette liste pourrait être appelée à changer en fonction de contraintes spécifiques à certains sites.

BÉNÉFICIAIRES

Ce projet vise à :

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

<i>(n millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025- 2034
Investissement														
Capitalisable	146,2	38,0	28,7	57,0	41,5	9,4	5,4	-	-	-	-	-	326,3	180,1
Non Capitalisable	4,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	4,7	0,7
Total	150,2	38,1	28,9	57,1	41,7	9,6	5,4	-	-	-	-	-	331,0	180,8
Financement														
Gouvernement provincial	81,7	17,8	24,2	48,0	34,9	7,2	-	-	-	-	-	-	213,7	132,0
Gouvernement fédéral	49,5	16,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	66,3	16,8
Agglomération de Montréal	3,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	1,3
STM	15,1	2,2	4,7	9,2	6,7	2,4	5,4	-	-	-	-	-	45,7	30,6
Total	150,2	38,1	28,9	57,1	41,7	9,6	5,4	-	-	-	-	-	331,0	180,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION														86 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-16

Numéro de projet STM / RE / MTMD
171814_N / R-193-A / Non applicable

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de rehaussement et entretien périodique technologies - métro (PREP-TM)

En raison de la présence grandissante des composantes informatiques dans les systèmes opérationnels du métro, une désynchronisation se constate, depuis quelques années, entre la fin de vie utile des grands systèmes du métro et plusieurs équipements et logiciels sur lesquels reposent ces systèmes. En effet, les systèmes du métro ont des durées de vie utile de 15 ans ou plus, mais reposent sur des équipements technologiques, des composantes informatiques et des logiciels dont les durées de vie utile variant entre 5 à 7 ans, exceptionnellement jusqu'à 10 ans. C'est pourquoi, dans les dernières années, plusieurs actifs informatiques, tant matériels que logiciels, sont devenus désuets et en voie de le devenir. Certains actifs ne sont plus supportés par les fournisseurs, mettant à risque les opérations du métro.

L'objectif du programme PREP-TM est de soutenir efficacement les opérations du métro, celles-ci étant étroitement liées à la disponibilité, à la performance des technologies et à la qualité des processus de surveillance et de support.

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

- Assurer le respect des ententes de niveau de service pour les systèmes critiques 24/7;
- Réduire le nombre et la durée des interruptions de service des systèmes métro en mitigeant les risques;
- Maintenir le niveau de disponibilité des systèmes critiques métro égal ou supérieur à 99,985%.

L'ensemble des initiatives identifiées sont regroupées sous 5 catégories :

- Amélioration des processus d'opération;
- Télécommunications;
- Infrastructure (réseautique, serveurs, parc);
- Contrôles de procédés;
- Applications sectorielles critiques aux opérations.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Livrer l'offre de service promise;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements;
- Améliorer l'efficacité des processus et la productivité.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	49,1	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52,8	3,7
Non Capitalisable	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	-
Total	54,0	3,7	-	57,6	3,7									
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	54,0	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	3,7
Total	54,0	3,7	-	57,6	3,7									

POURCENTAGE DE SUBVENTION

0 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

Numéro de projet STM / RE / MTMD
202010_N / Non applicable

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Nouveau

Programme de rehaussement et entretien périodique technologies - métro phase 2 (PREP-TM2)

Le Programme de Rehaussement et Entretien Périodique - Technologies Métro (PREP-TM2) fait suite au PREP-TM1, lancé en 2019 et dont la vocation est d'assurer la pérennité des actifs informatiques du métro. Il s'agit donc de la continuité des efforts afin d'adresser les priorités grandissantes en matière de désuétude & de rehaussement des actifs technologiques métro et continuer de soutenir l'exploitation du métro en collaboration avec nos clients et partenaires.

La deuxième phase du programme PREP-TM2 vise à maintenir le taux de disponibilité du métro et des systèmes qui la composent à 99.972%. Dans cette optique, les axes d'intervention priorisés pour les 5 prochaines années sont principalement du domaine des logiciels, des systèmes périphériques et de support de la commande centralisée, la réseautique et les serveurs.

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

- Sécuriser la continuité des opérations métro;
- Mettre aux normes des logiciels et équipements technologiques;
- Assurer un temps moyen de réparations pour rencontrer les cibles STM de niveau de service et du kilométrage parcouru;
- Se doter d'une stratégie de priorisation et d'intervention plus efficace axée sur le court, moyen et long terme en élaborant des feuilles de route des systèmes du métro permettant un meilleur arrimage avec les grands projets;
- Livrer les dépendances requises aux grands programmes, soit du centre de contrôle de relève (CCR) et du prolongement de la ligne bleue (PLB).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer la livraison du service;
- Livrer les projets pour transformer le service et moderniser nos actifs;
- Innover et viser l'efficience et la performance.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	1,1	8,1	15,7	14,1	16,7	6,9	-	-	-	-	-	-	62,5	61,4
Non Capitalisable	1,1	1,6	2,5	2,7	1,3	0,5	-	-	-	-	-	-	9,6	8,5
Total	2,2	9,7	18,1	16,7	18,0	7,4	-	-	-	-	-	-	72,2	70,0
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,2	9,7	18,1	16,7	18,0	7,4	-	-	-	-	-	-	72,2	70,0
Total	2,2	9,7	18,1	16,7	18,0	7,4	-	-	-	-	-	-	72,2	70,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET

MET-18

Numéro de projet STM / RE / MTMD

685070_N / R-218 / 154-16-7651

Crédits PQI

Inscrit (20,2 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73 – phase 2

Le MR-73 a atteint 40 ans de vie utile en 2016. La bonne fiabilité du MR-73, son faible coût d'entretien ainsi que l'historique du MR-63 indiquent qu'il serait possible de réaliser d'importantes économies sans compromettre la livraison du service, en prolongeant la durée de vie du MR-73 pour atteindre 60 ans de vie utile.

Les travaux de cette phase seront réalisés sur une durée de 5 ans, comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie. Ce projet représente la deuxième phase du programme, en continuité de la phase 1.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Assurer l'offre de service à la clientèle avec du matériel roulant et des équipements de meilleure fiabilité;
- Prolonger la durée de vie du matériel roulant vieillissant.

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	1,5	6,8	6,9	6,3	3,7	3,0	-	-	-	-	-	-	28,1	26,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,5	6,8	6,9	6,3	3,7	3,0	-	-	-	-	-	-	28,1	26,6
Financement														
Gouvernement provincial	0,8	5,0	5,1	4,6	2,3	2,3	-	-	-	-	-	-	20,2	19,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,7	1,8	1,8	1,7	1,3	0,6	-	-	-	-	-	-	7,9	7,2
Total	1,5	6,8	6,9	6,3	3,7	3,0	-	-	-	-	-	-	28,1	26,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

72 %

Transport adapté

Transport adapté

SOMMAIRE

Le TA contribue à l'inclusion sociale, professionnelle et économique des personnes vivant avec des limitations ayant un impact significatif et persistant sur leur mobilité.

Investissements technologiques – expérience client

Via le projet Extra connecte, la STM investit, entre autres, dans le développement d'outils d'information en temps réel destinés à la clientèle permettant de bonifier la qualité de vie de ceux-ci.

Ce projet adresse également la désuétude de l'outil principal de réservation des déplacements du transport adapté, intègre le service de taxi collectif en temps réel via une plateforme centralisée, facilite l'utilisation des données du transport adapté et développe des outils destinés aux chefs d'opération sur le terrain.

Globalement, la réalisation de ce projet permet de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

ACTIFS AU 31 DÉCEMBRE 2023

87	Minibus
1	Centre de transport

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ*

AUTORISÉS		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2025-2034
TA-01	EXTRA Connecte	19,9	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	1,4
	Démonstration minibus électrique au TA	2,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	0,1
TOTAL - AUTORISÉS		22,6	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	1,5
DÉFINITION		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant												Projet	2025-2034
TOTAL - DÉFINITION		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IDENTIFICATION		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant												Projet	2025-2034
	Mise à niveau Accès - phase 2	-	0,5	3,0	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	8,0
	Prolongation de la durée de vie utile des bus TA	-	0,3	0,4	0,5	0,7	1,0	1,5	-	-	-	-	-	4,6	4,6
	EXTRA Connecte - phase 3	-	1,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	3,5
TOTAL - IDENTIFICATION		-	2,3	5,4	3,0	2,7	1,0	1,5	-	-	-	-	-	16,1	16,1
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ		22,6	3,8	5,4	3,0	2,7	1,0	1,5	-	-	-	-	-	40,2	17,6

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus.

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF*

AUTORISÉS		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2025-2034
ADM-01	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 4 (PEPTI4)	9,4	10,2	10,1	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	21,6
ADM-02	Migration 2022 du progiciel Hastus	13,7	5,7	5,5	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	16,5
ADM-03	Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 2 (PEPA2-OPUS)	21,5	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	3,9
ADM-04	Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 3 (PEPA3-OPUS) Nouveau	-	6,7	7,2	6,1	5,0	0,7	-	-	-	-	-	-	25,7	25,7
	Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité - phase 3 (GRTS3)	8,9	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	3,2
	Acquisition d'équipements de billettique	1,9	1,6	3,1	1,1	1,5	0,2	-	-	-	-	-	-	9,5	7,6
	Programme amélioration OPUS (PAO)	4,8	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	1,2
	Conformité à la loi 25	2,6	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	2,1
TOTAL - AUTORISÉS		62,9	34,6	25,9	13,7	6,6	1,0	-	-	-	-	-	-	144,7	81,8

DÉFINITION		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2025-2034
	Système intégré en gestion de projet (SIGP)	0,5	1,2	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,3
TOTAL - DÉFINITION		0,5	1,2	4,2	-	5,9	5,3								

IDENTIFICATION		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2025-2034
	Performance organisationnelle	-	1,3	1,8	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	-	51,1	51,1
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 5 (PEPTI5)	-	-	3,0	11,0	11,0	6,0	-	-	-	-	-	-	31,0	31,0
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 6 (PEPTI6)	-	-	-	-	-	4,0	11,0	11,0	5,0	-	-	-	31,0	31,0
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 7 (PEPTI7)	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	11,0	11,0	-	27,0	27,0
	Mise à niveau SAP	-	0,4	1,5	2,6	2,8	2,8	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
TOTAL - IDENTIFICATION		-	1,7	6,3	19,6	19,8	18,8	17,0	17,0	16,0	17,0	17,0	-	150,1	150,1
TOTAL - ADMINISTRATIF		63,4	37,5	36,4	33,3	26,3	19,7	17,0	17,0	16,0	17,0	17,0	-	300,7	237,2

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus.

Secteur administratif

FICHE DE PROJET

ADM-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201935_N / R-219/ non applicable

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme d'entretien périodique des techn. de l'information (PEPTI) – phase 4

Le PEPTI-4 vise à prévenir la désuétude des équipements et des solutions logicielles en fin de vie utile afin de soutenir efficacement les opérations de la société. L'atteinte des objectifs d'affaires de la STM est en effet étroitement liée à la disponibilité et à la performance des systèmes informatiques. Le programme couvre la mise à niveau ou le remplacement des actifs TI du réseau corporatif.

OBJECTIFS

Systemes critiques du réseau corporatif :

- Assurer le respect des ententes de niveau de services pour les systèmes critiques 24/7.
- Maintenir un niveau de disponibilité de 99,85% pour les systèmes critiques et de 99,90% pour les fondations critiques.
- Répondre aux besoins évolutifs des clients (croissance des données, amélioration de la performance, sécurité des données, intégration de nouvelles technologies, etc.)

Tous les systèmes informatiques du réseau corporatif :

- Réduire le nombre et la durée des interruptions de service.
- Assurer une évolution logicielle constante du parc informatique

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir un niveau de disponibilité des systèmes critiques à 99,85%;
- Maintenir un niveau de disponibilité des services liés aux fondations critiques à 99,90%;
- Réduire le risque de panne majeure et d'incompatibilité lors de l'implantation de nouvelles technologies en réponse aux besoins émergents de l'entreprise;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	7,5	10,2	10,1	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	29,1	21,6
Non Capitalisable	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	-
Total	9,4	10,2	10,1	1,3	-	31,0	21,6							
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	9,4	10,2	10,1	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	21,6
Total	9,4	10,2	10,1	1,3	-	31,0	21,6							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET

ADM-02

Numéro de projet STM / RE / MTMD

350011_N / R-207/ 154-22-7260

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (15,4 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide

SOFIL 4 – 95 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Migration 2022 du progiciel HASTUS

Le progiciel HASTUS (Horaire et Assignation pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain) offre une solution modulaire et intégrée pour la planification et la gestion du transport public. Mondialement reconnu, HASTUS fournit les outils requis pour confectionner les horaires et les affectations des chauffeurs à l'aide des meilleurs algorithmes d'optimisation disponibles sur le marché.

La version actuellement utilisée à la STM date de 2012. L'architecture technologique et logicielle actuelle du système limite fortement les possibilités d'amélioration des fonctionnalités existantes ainsi que toute évolution du système donc, par le fait même, limite toutes améliorations des processus d'affaires. Les mises à jour du système et de son environnement sont requises périodiquement afin d'éviter sa désuétude et garantir son évolution en fonction des nouveaux besoins de la STM.

L'objectif du projet est de migrer vers la version 2023, la version la plus récente, et de mettre à jour tout le système informatique supportant ce progiciel. Ce projet offre l'opportunité aux utilisateurs d'HASTUS d'en personnaliser les fonctionnalités et d'en ajouter de nouvelles afin de mieux répondre aux besoins du contexte d'affaires et aux objectifs stratégiques de la STM. La migration d'HASTUS vers une version plus récente est aussi un prérequis à l'électrification des bus.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Améliorer le taux de livraison bus et métro;
- Réduire le coût complet par km bus et métro;
- Augmenter la satisfaction de la clientèle grâce à la précision de l'information et du traitement des commentaires des clients;
- Augmenter la satisfaction des utilisateurs.

(en millions de dollars)	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	13,0	5,7	5,5	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	29,5	16,4
Non Capitalisable	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,1
Total	13,7	5,7	5,5	5,3	-	30,2	16,5							
Financement														
Gouvernement provincial	0,7	1,2	1,7	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	4,4
Gouvernement fédéral	1,3	2,5	3,4	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	8,9
Agglomération de Montréal	0,1	0,2	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7
STM	11,6	1,9	0,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,2	2,6
Total	13,7	5,7	5,5	5,3	-	30,2	16,5							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													53 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET

ADM-03

Numéro de projet STM / RE / MTMD

850005_N / R-208-A / Non applicable

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme d'entretien périodique et acquisition – phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)

Ce programme s'inscrit dans la continuité des efforts effectués dans le précédent programme PEPA OPUS. Malgré les efforts déployés dans le programme précédent, la désuétude logicielle et matérielle demeure un enjeu constant. En effet, la solution Opus a été déployée en 2008 et en conséquence, plusieurs composantes de la solution sont aujourd'hui âgées de plus de 13 ans.

Suivant la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, l'ARTM est maintenant propriétaire du système central OPUS et a confié à la STM la responsabilité de le maintenir et de le faire évoluer.

Cette deuxième phase du programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA2 OPUS), composé de 23 projets, vise à assurer la pérennité de la solution OPUS pour les cinq prochaines années, en agissant sous deux angles d'intervention; soit l'obsolescence et la mise à niveau des équipements et la prévention des menaces de sécurité. De façon plus spécifique, les objectifs sont :

- Assurer aux exploitants des équipements fiables, disponibles et sécuritaires;
- Comblent le déficit technologique pour assurer la performance des systèmes et faciliter l'intégration aux technologies plus récentes;
- Assurer la compatibilité des équipements de validation avec le paiement ouvert par carte bancaire.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir le niveau actuel de disponibilité des équipements métro à 99,85 %;
- Éviter la perte de revenus qui serait la conséquence d'équipements défectueux;
- Minimiser les pannes majeures dues aux intrusions dans les systèmes informatiques;
- Maintenir les actifs OPUS en bon état et, en conséquence, éviter un déficit d'investissement;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité qui est possible grâce à l'implantation de nouvelles technologies.

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	19,9	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,4	2,5
Non Capitalisable	1,6	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	1,4
Total	21,5	3,9	-	25,4	3,9									
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	21,5	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	3,9
Total	21,5	3,9	-	25,4	3,9									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-04

Numéro de projet STM / RE / MTMD
202401_N / Non applicable

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Programme d'entretien périodique et acquisition – phase 3 OPUS (PEPA3 OPUS)

Ce programme s'inscrit dans la continuité des efforts effectués dans le précédent programme PEPA2 OPUS. Malgré les efforts déployés dans le programme précédent, la désuétude logicielle et matérielle demeure un enjeu constant. En effet, la solution Opus a été déployée en 2008 et en conséquence, plusieurs composantes de la solution sont aujourd'hui âgées de plus de 13 ans.

Suivant la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, l'ARTM est maintenant propriétaire du système central OPUS et a confié à la STM la responsabilité de le maintenir et de le faire évoluer.

Cette troisième phase du programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA3 OPUS), composé de 19 projets, organisés en 5 familles de produits (Vente, Validation, Services techniques, Consoles centrales et surveillance, Outils employés, données et vérification), vise à assurer la pérennité de la solution OPUS pour les cinq prochaines années, en agissant sous deux angles d'intervention; soit l'obsolescence et la mise à niveau des équipements et la prévention des menaces de sécurité. De façon plus spécifique, les objectifs sont :

- Assurer aux exploitants des équipements fiables, disponibles et sécuritaires;
- Comblent le déficit technologique pour assurer la performance des systèmes et faciliter l'intégration aux technologies plus récentes;
- Assurer la compatibilité des équipements de validation avec le paiement ouvert par carte bancaire.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir le niveau actuel de disponibilité des équipements métro à 99,85 %;
- Éviter la perte de revenus qui serait la conséquence d'équipements défectueux;
- Minimiser les pannes majeures dues aux intrusions dans les systèmes informatiques;
- Maintenir les actifs OPUS en bon état et, en conséquence, éviter un déficit d'investissement;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité qui est possible grâce à l'implantation de nouvelles technologies.

<i>(en millions de dollars)</i>	2024 et avant	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035 et après	Total Projet	Total PI 2025-2034
Investissement														
Capitalisable	-	6,6	7,2	6,1	5,0	0,7	-	-	-	-	-	-	25,7	25,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	6,7	7,2	6,1	5,0	0,7	-	-	-	-	-	-	25,7	25,7
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	6,7	7,2	6,1	5,0	0,7	-	-	-	-	-	-	25,7	25,7
Total	-	6,7	7,2	6,1	5,0	0,7	-	-	-	-	-	-	25,7	25,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Annexes

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

L'implantation de pratiques de saine gestion financière est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et à la priorisation des initiatives s'inscrivant au portefeuille de projets.

Vous trouverez ci-dessous la liste des principales pratiques de gestion présentement en vigueur.

1. PLANIFICATION À LONG TERME

La *Loi sur les sociétés de transport en commun* mentionne, à l'article 130.1, qu'une société doit adopter un PSO qui comporte :

- Une description de sa mission;
- Le contexte dans lequel la Société évolue et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- Les orientations stratégiques, les objectifs et les axes d'intervention retenus;
- Les résultats visés au terme de la période couverte par le plan;
- Les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

2. GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS (PG 3.10)

3. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

3.1 GESTION DES OPÉRATIONS DE TRÉSORERIE (PC 3.07)

- a) La gestion de la dette (DS FIN 004)
- b) La gestion des placements (DS FIN 005)
- c) La gestion des risques financiers (DS FIN 006)

3.2 SAINE GESTION DES DÉPENSES

- a) Directive en matière de capitalisation – Immobilisations (DS FIN 001)
- b) Réduction des dépenses
- c) Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation
- d) Exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société de transport de Montréal (Règlement R-011)
- e) Délégation de pouvoirs d'autorisation de la direction générale (PG 1.02)
- f) Guide d'acquisition
- g) Plan de contrôle des projets d'investissement
- h) Guide de facturation interne des projets
- i) Règlement R-175 – Gestion contractuelle
- j) Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- k) Code d'éthique
- l) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité
- m) Suivi budgétaire et certification des crédits des activités d'exploitation et d'investissements (DS FIN 012)
- n) Directive sur l'octroi de contrats pour les projets en processus d'autorisation (règlement d'emprunt et/ou de subvention)

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

4. **GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES (PC 1.17)**
5. **GESTION DES RESSOURCES ET ACTIFS INFORMATIONNELS (PC 5.01)**
6. **PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (PC 1.13)**
7. **AUTRES PRATIQUES TOUCHANT LA GESTION FINANCIÈRE**

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, le Guide des meilleures pratiques en entretien des infrastructures et la politique sur la consultation publique – Réseau du Métro (PC 1.14).

De plus, une panoplie de politiques et de directives encadre le remboursement de dépenses, la gestion des ressources humaines, l'utilisation des biens de l'entreprise, la sécurité informatique et la gestion salariale.

Annexe B

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

Suivant le processus de priorisation des projets, lui-même aligné sur le PSO, ainsi que l'analyse de l'envergure des enveloppes de support financier des différents paliers gouvernementaux, le processus de financement des projets, décrit ci-dessous et illustré à la page suivante, débute lorsqu'un projet est autorisé au CGPP. En moyenne, il s'écoule une période d'un à trois ans entre la décision d'approuver un projet et le début des travaux en raison des différentes autorisations à obtenir auprès des paliers de gouvernance externes. Voici les étapes à franchir :

Volet règlement d'emprunt

Conformément à l'article 123 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01), une fois le règlement d'emprunt adopté par le conseil d'administration de la STM, celui-ci doit être approuvé par le conseil d'agglomération de Montréal et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). De plus, conformément à l'article 158.1, s'il s'agit d'un règlement d'emprunt concernant le réseau du métro dont le remboursement de la dette est supérieur à cinq ans, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit l'approuver avant de le faire parvenir au MAMH.

Lorsque la STM a obtenu toutes les approbations des diverses instances, dont le délai d'obtention varie de trois à six mois selon la nature du projet, elle peut débiter la réalisation du projet d'investissement.

Volet subventions

La plupart des projets de la STM sont admissibles à des subventions aux immobilisations par l'entremise des programmes d'aide gouvernementale, dont les principaux sont le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP), le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et le *Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif* (PAGITC).

Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMD qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son

Plan québécois des infrastructures (PQI) qui inclut le Plan d'immobilisations en transport en commun (PITC). Lorsque le projet est inscrit au PITC, la Société peut soumettre une demande de subvention. Selon la nature du projet et du programme de subvention sélectionné, le délai d'obtention de cette autorisation est d'au minimum 12 mois. Certaines demandes ont toutefois été soumises avant 2021.

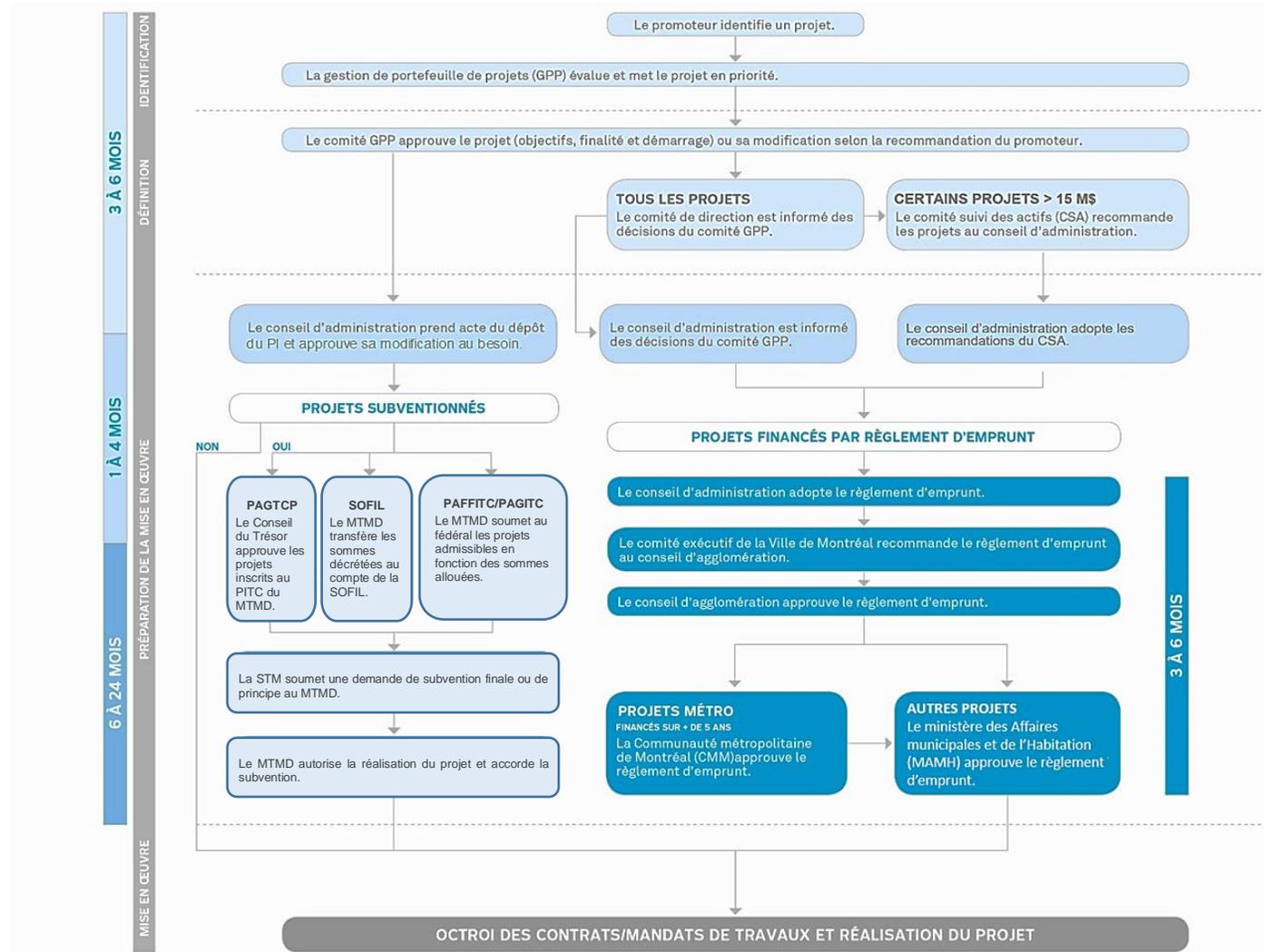
Malgré qu'une dépense est admissible à un programme d'aide, il n'est pas possible de produire une demande de subvention si le projet n'est pas inscrit au PQI autorisé par le Conseil du trésor ou inclus dans l'enveloppe SOFIL. Le PQI est limité par des balises d'investissement sur 10 ans pour l'ensemble des projets. Lorsque les balises de subventions sont atteintes, il n'est plus possible d'y inscrire de nouveau projet. Le même principe s'applique pour le programme SOFIL avec une enveloppe globale sur une période de 5 ans.

Volet financement

Finalement, une fois le pouvoir d'emprunt accordé par le MAMH et l'autorisation de subvention obtenue, la STM finance ses projets d'investissement par des émissions de dette auprès de la Ville de Montréal et reçoit les subventions au comptant des différents paliers de gouvernement selon l'avancement des projets.

Annexe C

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET



Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES (PAGTCP)

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 70. Au fil du temps, il a été modifié et bonifié par l'ajout de catégories de dépenses admissibles. Les subventions accordées dans le cadre de ce programme sont historiquement versées au remboursement du service de la dette, mais depuis le 1^{er} avril 2024, les versements qui n'auront pas été financés seront versés au comptant.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Le PAGTCP date des années 70; toutefois, c'est le décret 1420-93 du 6 octobre 1993 qui confirme son adoption. Il a ensuite été modifié par les décrets 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 1299-98 du 7 octobre 1998, 988-98 du 21 juillet 1998, 426-99 du 14 avril 1999, 1152-2002 du 25 septembre 2002, 148-2007 du 14 février 2007, 982-2008 et 983-2008 du 8 octobre 2008, 1005-2013 du 25 septembre 2013, 789-2015 du 2 septembre 2015 et 751-2017 du 4 juillet 2017. En 2022, une nouvelle version du PAGTCP a été adoptée pour la période d'avril 2022 à mars 2024 puis remplacé par les modalités d'application du PAGTCP 2024-2025 en vigueur jusqu'au 31 mars 2025.

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES (PAGTCP) (suite)

Partenaire financier	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Maintien des actifs; - Électrification des transports collectifs; - Augmentation de l'offres de services; - Améliorer l'attractivité; - Favoriser l'intermodalité; - Améliorer l'accessibilité. 	
Type de remboursement	Paiement au service de la dette et au comptant à partir du 1 ^{er} avril 2024.	
Période visée par le programme	1 avril 2024 au 31 mars 2025	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Autobus :	
	À propulsion électrique	95 %
	Réparations pour prolonger la durée de vie utile	50 %
	Véhicule de service :	
	À propulsion électrique	85 %
	Diesel ou hybride (absence de marché électrique)	50 %
	Biens présentant un caractère technologique	75 %

	Mesures préférentielles pour les autobus :	
	Service rapide par bus (SRB)	100 %
	Autres	75 %
	Stationnement d'incitation, terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien :	
	Projet de développement des actifs	75 %
	Projet de maintien ou d'amélioration des actifs	85 %
	Projet d'électrification (terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien)	85 %
	Centre administratif	75 %
	Abribus, support à vélos, vélo stations et infrastructure de transport actif	75 %
	Réseau de métro, de train de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé (matériel roulant, équipement et infrastructure)	
	Projet de maintien ou d'amélioration des actifs	85 %
	Projet de développement des actifs ou d'électrification d'une ligne de train de banlieue	100 %
	Améliorations favorisant l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux services réguliers existants de transport collectif	85 %

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2019-2024 (SOFIL 4) *

Ce programme, qui fait suite au volet 3, a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 543,5 M\$ provenant du gouvernement fédéral et 436,6 M\$ provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2019 à 2024, selon l'achalandage moyen des années 2013 à 2017. La part de la STM est établie à 674,3 M\$, dont 559 M\$ comptant et 115,3 M\$ sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	50,0 %
	Gouvernement provincial	40,0 %
	Agglomération de Montréal	<u>10,0 %</u>
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun. Le taux de 90 % peut être bonifié à 95 % pour les véhicules entièrement électriques et leurs installations, les projets d'accessibilité, les projets de nouvelles technologies, les abribus, les supports à vélo et les vélo stations.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au comptant à partir du 1 ^{er} avril 2024.	
Période visée par le programme	De 2019-2024, les travaux devant être terminés le 31 mars 2025	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus, minibus neufs et minibus adaptés	100 %
	Véhicules de service neufs et usagés	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, modifications nécessaires aux installations fixes de garage, de terminus et d'aires d'attente ou de recharge pour les bus, logiciel d'exploitation,	100 %

émission des titres de transport et perception des recettes)	
Terrain	0 %
Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à 10 ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012, 609-2014 du 23 juin 2014, 236-2017 du 22 mars 2017 et 1043-2019 du 16 décembre 2019.

* En attente des modalités de la SOFIL 5 dont la période d'admissibilité a débuté le 1er avril 2024

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF (PAGITC)

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a dévoilé la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD), dont le but est d'améliorer la qualité de vie de tous les Québécoises et Québécois en visant, notamment, l'amélioration du transport des personnes au Québec. Le PAGITC est conçu pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la PMD.

Il permettra également au gouvernement du Québec d'assurer la mise en œuvre du volet transport en commun de l'Entente bilatérale intégrée (EBI) Canada-Québec relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada ainsi que de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada aux projets qui seront retenus dans le cadre de ce volet. L'EBI, approuvée par le décret numéro 680-2018 du 1^{er} juin 2018, a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada le 6 juin 2018. Selon l'entente signée entre les deux gouvernements, une somme est réservée pour la STM en crédits fédéraux selon une répartition basée sur l'achalandage.

Les modalités du programme d'aide ont été rendues disponibles en septembre 2020. Le programme est en vigueur depuis le 18 août 2020, et ce, jusqu'à la date de fin de l'EBI, fixée au 31 mars 2028. Les modalités du programme ont été modifiées le 19 mars 2024 afin d'y refléter la nouvelle norme au comptant relative au paiement de l'aide financière et une prolongation du programme jusqu'au 31 mars 2034. Toutefois, les projets doivent être achevés de manière substantielle au plus tard le 31 octobre 2033.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral	40 % (développement) ou 50 % (maintien)
	Gouvernement provincial	60 %, 55 %, 50 % ou 40 % selon le projet
Définition du programme	Le Programme d'aide financière de l'Entente bilatérale intégrée, relative au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada volet transport en commun, vise la réalisation de projets d'immobilisations pour la remise en état et le développement de nouveaux réseaux de transport en commun qui transformeront la façon dont les Canadiens vivent, se déplacent et travaillent.	

Type de remboursement	Paiement au comptant pour le fédéral Paiement sur service de dette pour le provincial et comptant depuis le 1 ^{er} avril 2022	
Période visée par le programme	Du 18 août 2020 au 31 octobre 2033	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le développement de systèmes de transport terrestre guidé (métro, trains de banlieue, etc.), comprenant l'ajout de nouvelles lignes ou le prolongement des systèmes existants. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures, les équipements et le matériel roulant;	
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le prolongement de systèmes rapides par bus (SRB). Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements, mais excluent les dépenses associées au matériel roulant, lesquelles sont remboursées à un taux maximum de 90 %, ou à un taux maximum de 95 % s'il s'agit de bus entièrement électriques;	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement de mesures préférentielles pour bus. Les dépenses admissibles du projet ne doivent pas excéder 12 000 000 \$ et la réalisation du projet doit être terminée avant le 31 décembre 2022. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements;	
	95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de véhicules de service entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;	
	95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de toutes catégories de bus entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;	
	95 % des dépenses d'immobilisation additionnelles requises dans les garages, les centres d'entretien, les terminus et les aires d'attente découlant de l'acquisition de véhicules de service ou de bus entièrement électriques;	
	95 % des dépenses admissibles pour les projets visant des modifications aux terminus, aux stationnements d'incitation, aux stations, aux gares et aux voitures de métro ou de train en vue d'améliorer l'accès des clientèles à mobilité réduite au réseau courant de transport en commun;	
	90 % des dépenses admissibles pour tous les autres projets admissibles au programme.	

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CA	Centre d'attachement
CBTC	« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EBI	Entente bilatérale intégrée
EXO	Regroupement des services de trains, bus et de TA desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
GES	Gaz à effet de serre
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
HASTUS	Horaire et Assignation pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain
ICP	Indice de condition du parc
INFC	Bureau de l'infrastructure du Canada
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR-73	Matériel roulant 1973
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

PAGITC	Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAO	Programme Amélioration OPUS
PC	Politique corporative
PEPA	Programme d'entretien périodique et acquisition
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PI	Programme des immobilisations
PITC	Plan d'immobilisations en transport en commun
PMD	Politique de mobilité durable
PQI	Plan québécois des infrastructures
PREP-TB	Programme de rehaussement et entretien périodique technologique bus
PREP-TM	Programme de rehaussement et entretien périodique technologique métro
PRI	Programme de réfection des infrastructures
PSE	Projet structurant de l'Est
PSO	Plan stratégique organisationnel
RDA	Réseau des autobus
RE	Règlement d'emprunt
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion Intégrée
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté

Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive Finances,
approvisionnement, affaires juridiques,
normes et conformité et trésorerie

Direction Finances et performance financière

800, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 9260
Montréal (Québec) H5A 1J6

stm.info

