



Mise à jour Réseau express métropolitain

Présentation aux médias
Septembre 2023

Réseau
express
métropolitain



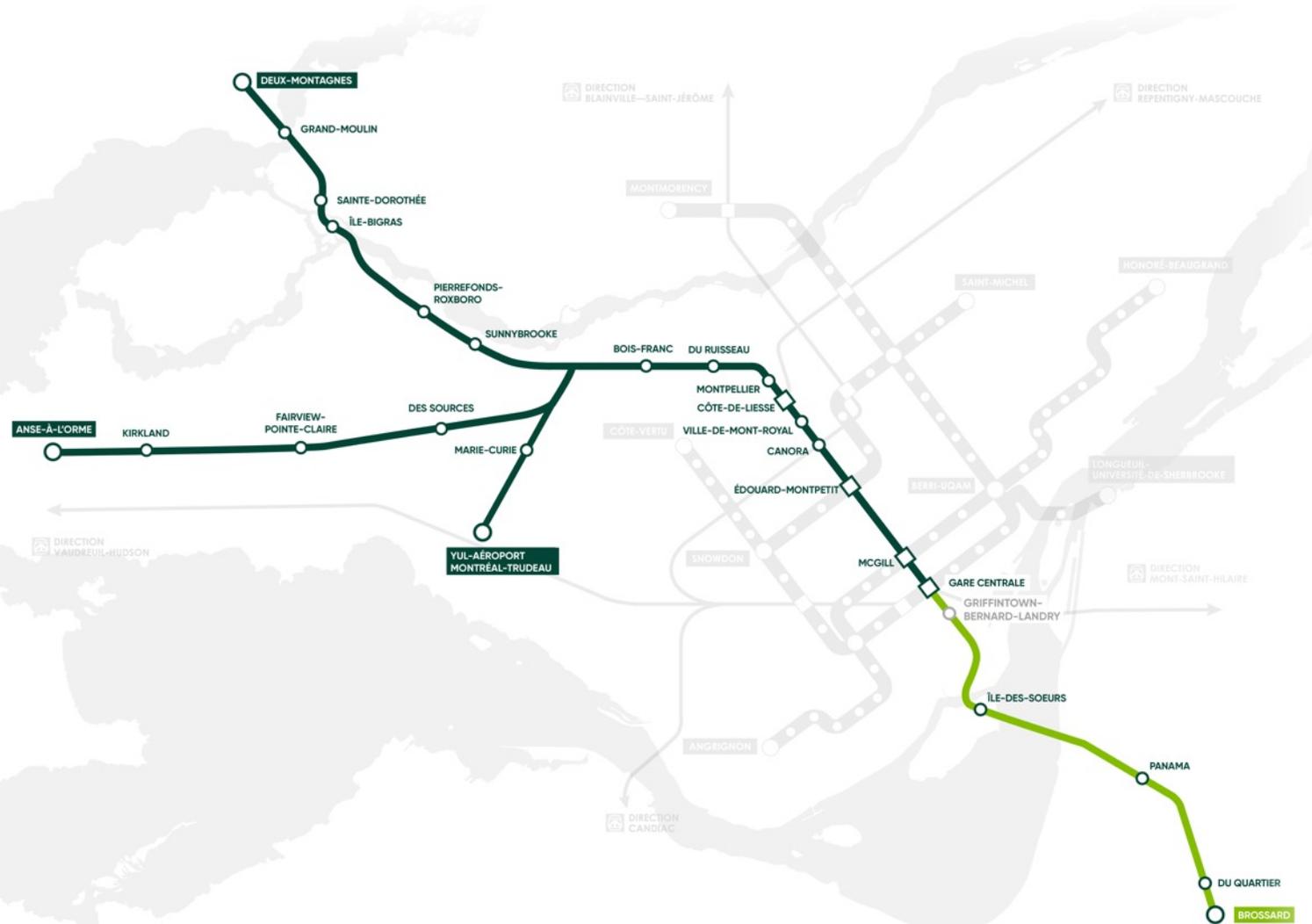
Ordre du jour

○ Retour sur les premières semaines d'opérations

○ Réalisations sur l'ensemble du réseau

○ Mise à jour financière

○ Période de questions





Retour sur les premières semaines d'opérations

Taux de fiabilité élevé dès les premières semaines

Depuis la mise en service du REM le 31 juillet dernier :

- **880** heures de service
- **6** interruptions de service (8 heures)
- Fiabilité de **99 %**

- Plus de **1 million** de passages effectués
- Sommet d'achalandage le 7 septembre avec **35 000** déplacements
- Moyenne quotidienne de **30 000** déplacements sur l'ensemble de la période d'opération



Améliorations en cours

Escaliers
mécaniques



Bruit en
opération



Ascenseurs



Communication lors
de pannes



ARTM

Signalétique



Billettique





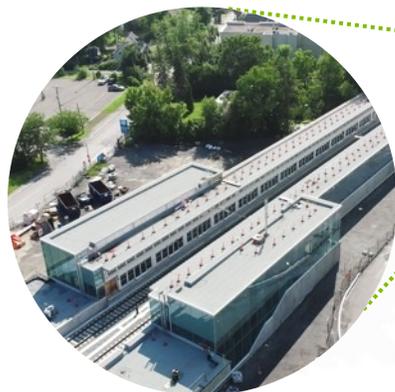
Réalisation du réseau

Un réseau déjà complété à 85 %

Ce qu'il reste à réaliser sur les autres antennes

Rive-Nord et Ouest-de-l'Île

- Finalisation des stations
- Installation des systèmes de contrôle
- Finalisation de l'installation des voies ferroviaires et électrification
- Tunnel du Mont-Royal : installation des voies ferroviaires
- Début des tests



86 trains sur un total de 106 ont déjà été livrés

Aéroport

- Finalisation de la station Marie-Curie
- Installation des voies ferroviaires



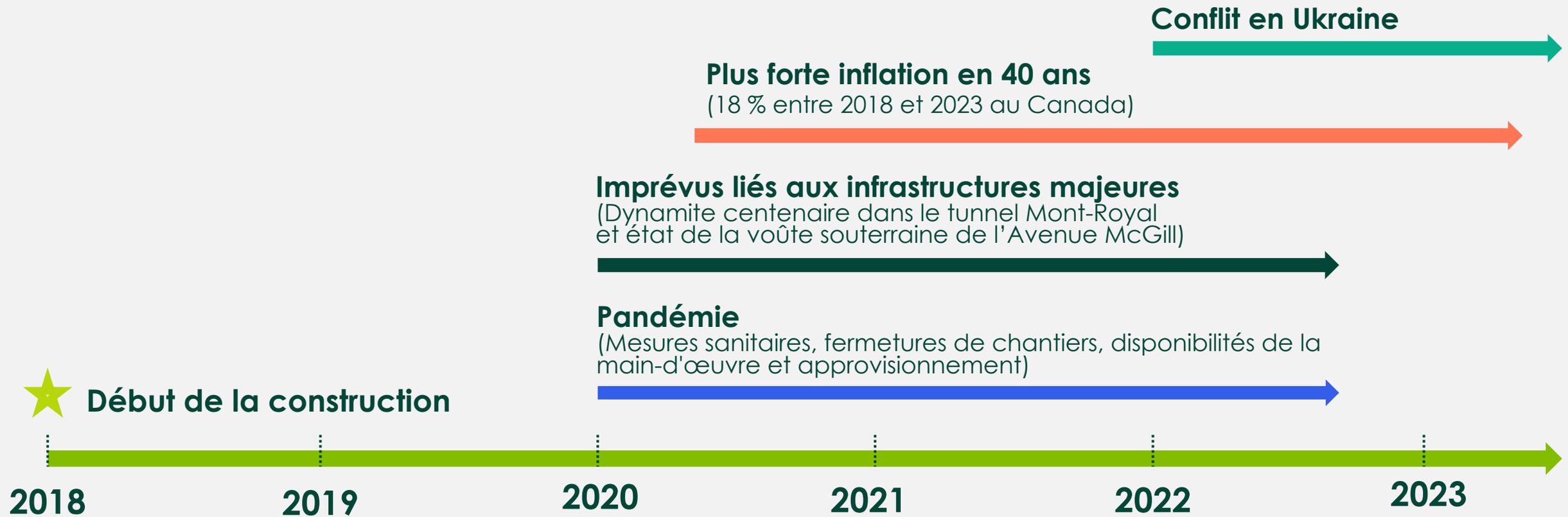


Mise à jour financière

Un contexte de construction hors norme



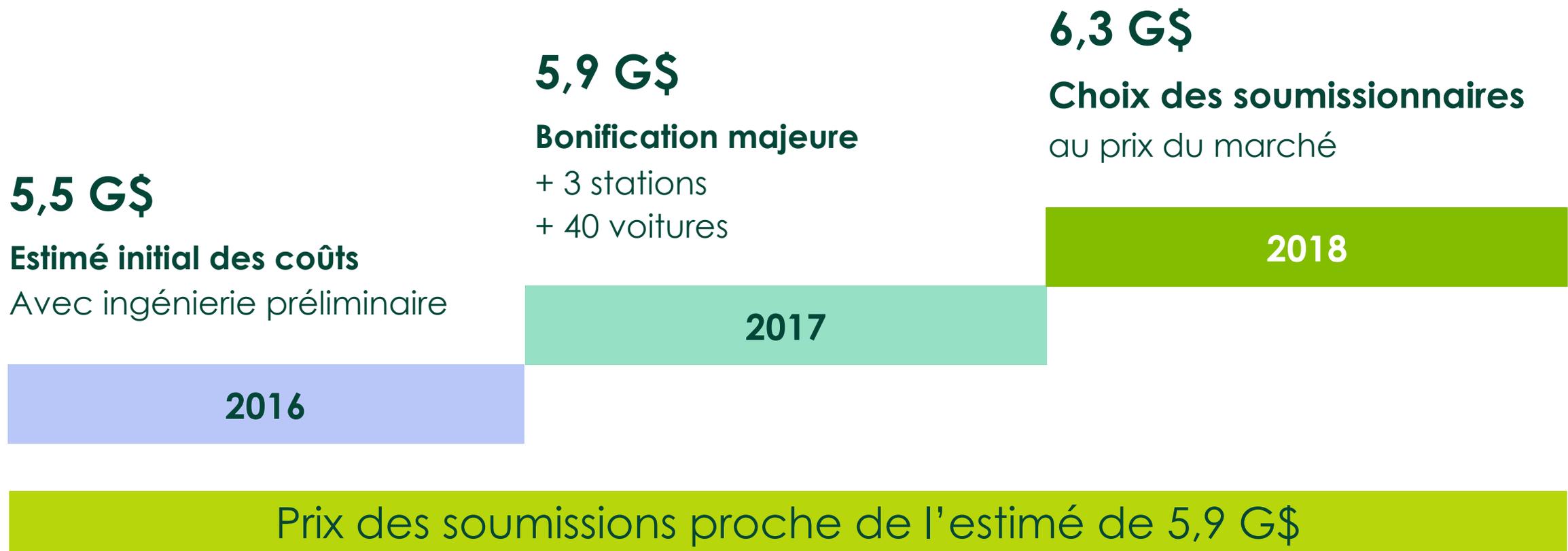
Une combinaison d'événements et de défis exceptionnels



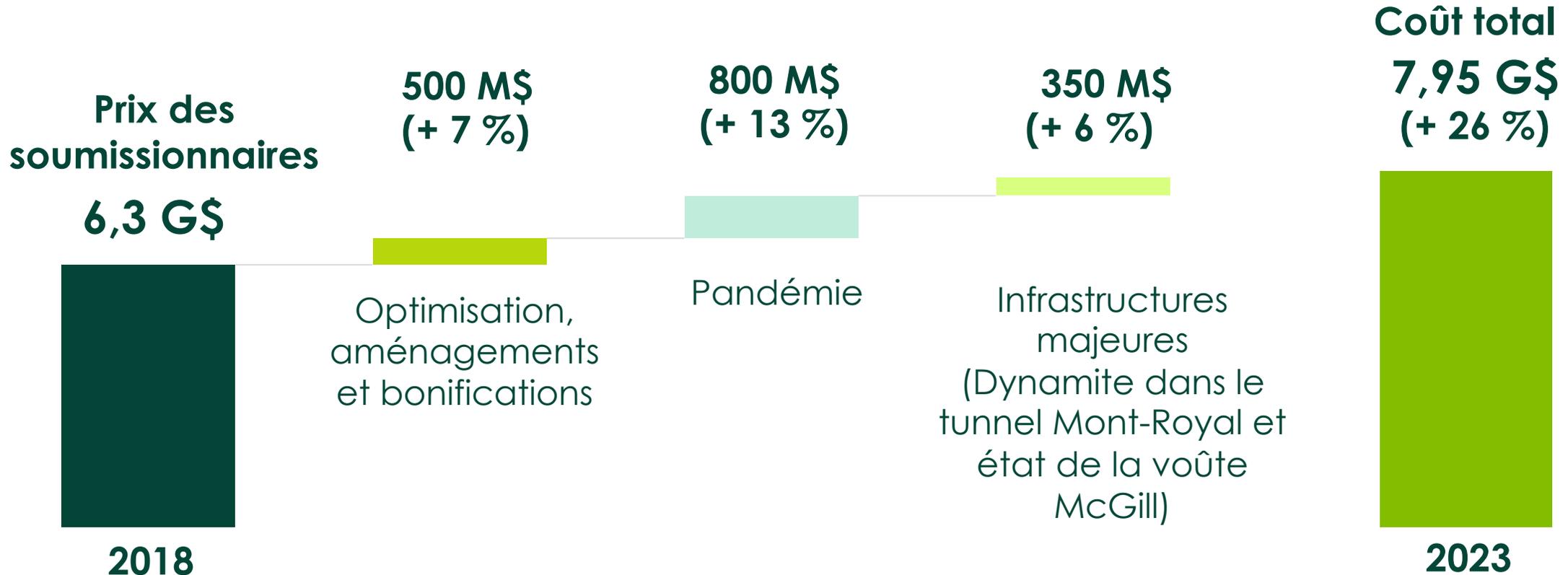
Période de conception du projet



Une bonification importante entre le lancement et le choix des soumissionnaires



Période de construction du REM



**Le coût initial du projet est majoré de 26 %
(13 % en excluant les impacts exceptionnels de la pandémie)**

Sources des coûts additionnels depuis 2018

Source de coûts	Description	Valeur	Impact
Impact de la pandémie	Fermeture de sécurité sur les chantiers; diminution de la productivité liée aux mesures pandémiques; inflation; coûts additionnels des sous-traitants; prolongement des travaux	800 M\$	13 %
Imprévus liés aux infrastructures majeures existantes	Tunnel Mont-Royal (dynamite centenaire); voûte souterraine de l'Avenue McGill, section sud (reconstruction)	350 M\$	6 %
Optimisation et aménagements	Optimisation des travaux et aménagements visant des infrastructures opérées par des tiers et des opérateurs ferroviaires.	350 M\$	5 %
Réponses aux demandes des communautés	Ajout de passages fauniques, piétonniers et cyclistes; ajout de marquises stations-terminus; modifications de configurations de terminus; amélioration d'accès	150 M\$	2 %
Total		1,65 G\$	26 %

Montage financier



CDPQ Infra absorbe l'ensemble des excédents de coûts, malgré un contexte hors norme

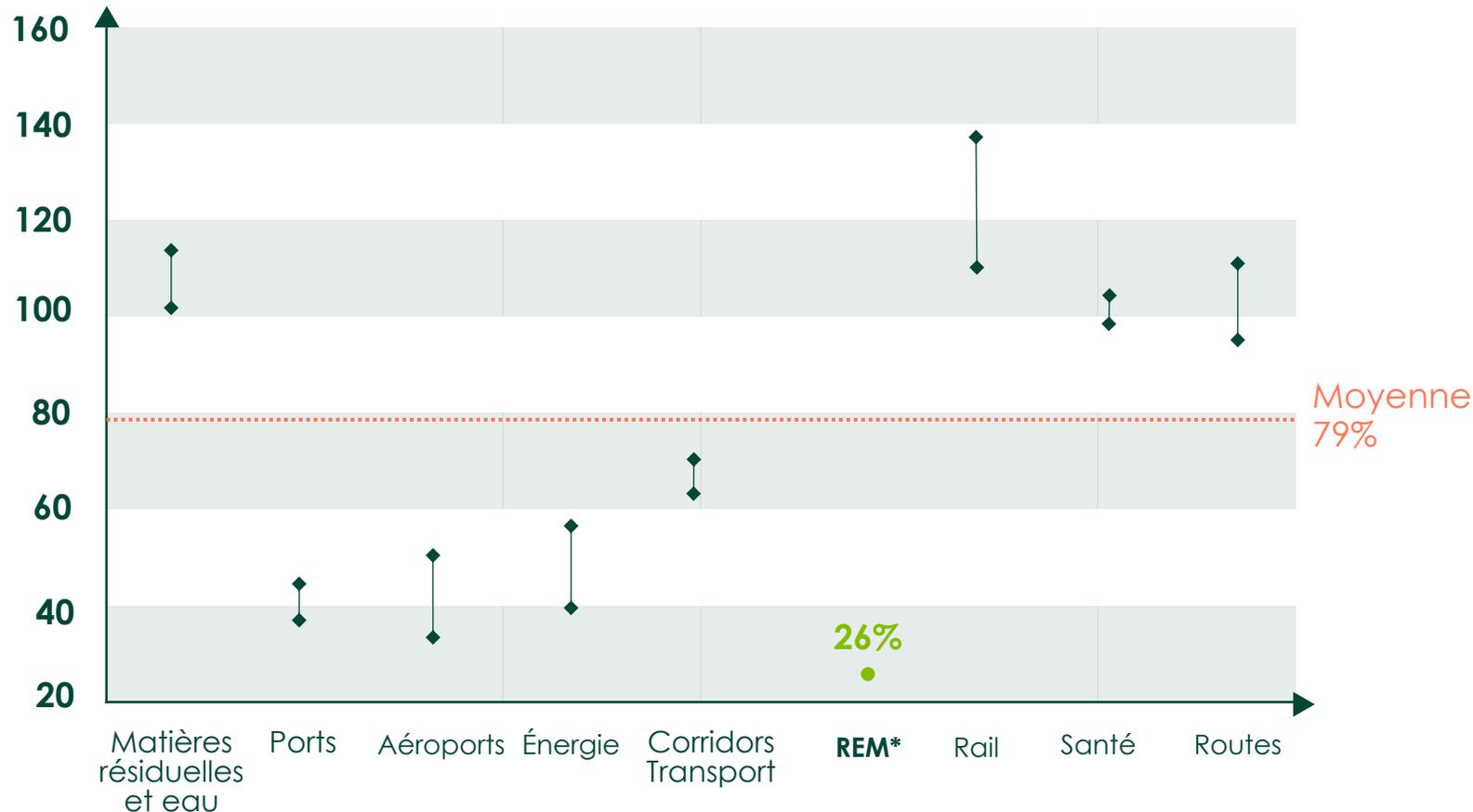
Montage financier REM – septembre 2023

CDPQ Infra	4,58 G\$	+ 1,65 G\$
Gouvernement du Québec	1,28 G\$	Inchangé
Banque de l'infrastructure du Canada	1,28 G\$	Inchangé
Hydro-Québec	295 M\$	Inchangé
ARTM	512 M\$	Inchangé
TOTAL	7,95 G\$	

Une performance compétitive

en comparaison à plusieurs centaines de projets dans le monde

Intervalles de % des excédents en fonction des investissements en capital annoncés¹



En moyenne, l'excédent de coûts sur un projet majeur s'élève à 79% comparativement au budget initial¹. Le REM se démarque ainsi avantageusement avec un excédent de coûts de 26 %, dont la moitié est liée à la pandémie

REM* : en fonction du budget après le choix des soumissionnaires

¹ Basé sur un échantillon de 532 projets

Informations basées sur une étude de : McKinsey & Co, How capital expenditure management can drive performance, 2022

Aucun investissement additionnel requis pour le gouvernement

- **Cohérent avec l'entente** de 2015 et de 2018 entre le gouvernement du Québec et CDPQ Infra
- Projet **hors bilan** pour le gouvernement
- CDPQ Infra **assume l'ensemble des risques de construction et d'achalandage** (à l'exception des risques réglementaires)

Indexation du tarif à 75¢ en fonction de l'entente d'intégration entre l'ARTM et CDPQ Infra

- Financement des coûts d'immobilisation et d'opération
- Réserve pour l'entretien à long terme du réseau
- Tarif compétitif, indexé en fonction des indices de prix tel que prévu à l'entente d'intégration avec l'ARTM
- Prévisibilité pour les instances publiques

Maintien des cibles de rendement

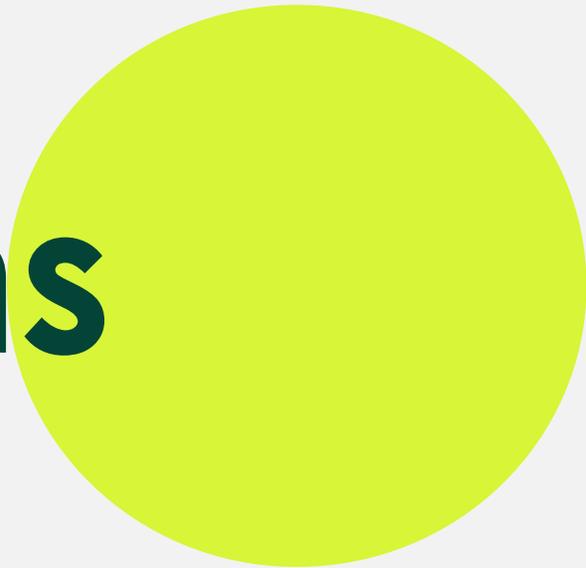
- Rendements structurés en fonction des risques - CDPQ Infra 8 %
- Au-delà, rendements partagés avec le gouvernement



Prochaines étapes

Début des tests sur les antennes Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme : printemps 2024

**Période
de questions**





En savoir plus

rem.info

