

## Des investissements pour le maintien et l'amélioration de nos actifs

Il nous fait plaisir de vous présenter le Programme triennal d'immobilisations 2007-2009 de la STM, c'est-à-dire les prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement et leurs effets sur les années subséquentes.

Afin de maintenir et d'améliorer ses actifs tout en continuant d'offrir le service à sa vaste clientèle, la STM investira pour la période 2007-2009, avec l'aide de ses partenaires financiers, un total de 1,2 milliard de dollars dont 970 millions de dollars dans des projets subventionnés de nature capitalisable, 229 millions de dollars dans des projets non subventionnés et 12 millions de dollars dans divers autres projets.

Les investissements consacrés au Réseau du métro totalisent 709 millions de dollars et portent principalement sur les projets Réno-Systèmes Phase II, Réno-Stations Phase II, la poursuite du réaménagement des voitures MR-73 et le remplacement de son parc de voitures MR-63, lesquelles ont maintenant plus de 40 ans.

Au Réseau des autobus, les investissements consentis sont de plus de 367 millions de dollars. Les principaux projets de ce secteur portent notamment sur la relocalisation de l'atelier de la carrosserie, l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre et de l'atelier de réparation des véhicules de service, le remplacement des autobus, l'acquisition d'autobus articulés et le remplacement du système de radiocommunication.

Les investissements prévus pour le secteur Administratif sont de l'ordre de 135 millions de dollars et visent notamment le projet Vente et perception, qui a pour objectif d'améliorer le système de vente et de perception des recettes. Les autres investissements de ce secteur concerne le remplacement des équipements informatiques et des véhicules de service pour l'ensemble de la Société.

Les enjeux de la Société de transport de Montréal pour les années à venir sont majeurs et, malgré que les différents paliers de gouvernement, y compris les partenaires de la CMM, aient pris position en faveur du transport en commun, la Société est inquiète. Pour pouvoir relever les défis de taille qui se présenteront à elle en 2007-2009, la STM a besoin de plus que des intentions. L'heure du concret est arrivée!

De façon générale, le transport en commun constitue un élément majeur de la mobilité des transports. Faut-il rappeler qu'un bon système de transport en commun facilite cette mobilité tout en rendant la région plus attrayante en matière de qualité de vie? Nous pouvons par ailleurs affirmer que pour la région de Montréal, le transport en commun constitue un facteur de compétitivité et de richesse : non seulement est-il un puissant moteur de développement économique, mais il est aussi celui d'une véritable stratégie de développement durable. En ce sens, il ne fait aucun doute que l'on doive y consentir les investissements requis.



Claude Trudel  
Président du conseil d'administration



Yves Devin  
Directeur général

## Membres du conseil d'administration

---

**Monsieur Claude Trudel**

Président du conseil d'administration  
Maire de l'arrondissement de Verdun

**Monsieur Marvin Rotrand**

Vice-président  
Conseiller de la Ville de Montréal  
(arrondissement de Côte-des-Neiges/  
Notre-Dame-de-Grâce)

**Monsieur Dominic Perri**

Conseiller de la Ville de Montréal  
(arrondissement de Saint-Léonard)

**Monsieur Pierre Lapointe**

Conseiller de la Ville de Montréal  
(arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville)

**Monsieur Yvon Labrosse**

Maire de la ville de Montréal-Est

**Madame Marie Turcotte**

Représentante des clients  
du transport adapté

**Madame Yvette Bissonnet**

Conseillère de la Ville de Montréal  
(arrondissement de Saint-Léonard)

**Monsieur Bernard Blanchet**

Conseiller d'arrondissement  
(arrondissement de Lachine)

**Madame Brenda Paris**

Représentante des clients  
du transport en commun

## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| Approche globale  | 1  |
| Évolution des dépenses annuelles totales                          | 2  |
| Point sur l'année 2006  | 3  |
| Approche sectorielle  | 5  |
| Répartition des dépenses d'investissement par secteur             | 6  |
| Prévision des dépenses d'investissement                           | 8  |
| Projets capitalisables / subventionnés                            | 9  |
| Projets capitalisables / non subventionnés                        | 11 |
| Réseau des autobus  | 17 |
| Matériel roulant  | 19 |
| Patrimoine immobilier et infrastructures                          | 20 |
| Machinerie, équipement et outillage                               | 20 |
| <b>Fiches de projets</b>  | 21 |
| Réseau du métro   | 31 |
| Matériel roulant  | 33 |
| Patrimoine immobilier et infrastructures                          | 33 |
| Machinerie, équipement et outillage                               | 34 |
| <b>Fiches de projets</b>  | 35 |
| Administratif   | 41 |
| Machinerie, équipement et outillage                               | 43 |
| Matériel informatique   | 44 |
| Matériel roulant  | 44 |
| <b>Fiches de projets</b>  | 45 |
| Impact financier  | 51 |
| Programme de financement  | 52 |
| Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement            | 53 |
| Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette   | 54 |
| Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation | 55 |
| Directive sectorielle – Immobilisations                           | 57 |

## Note liminaire

---

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis au millier ou au million de dollars près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

La directive sectorielle DS FIN 001, jointe en annexe, a été utilisée pour s'assurer que les projets de nature capitalisable du présent PTI respectent les critères de capitalisation.

Les coûts par projet excluent les frais financiers.

Les projets présentés dans la catégorie « subventionnés » sont basés sur les critères établis par le *Programme d'aide au transport en commun* en vigueur au 13 novembre 2006. De plus, le présent PTI ne tient pas compte des subventions au comptant pouvant provenir de la *Société de financement des infrastructures locales du Québec* (SOFIL).

# Approche globale

---

Évolution des dépenses annuelles totales  
Point sur l'année 2006

## Approche globale

La réalisation du Programme triennal d'immobilisations 2007-2008-2009 (PTI) se traduira par des dépenses d'investissement de l'ordre de 1,2 milliard de dollars. De ce montant, la STM consacrera 969,7 millions de dollars dans des projets de nature capitalisable et subventionnés avec l'appui de ses partenaires financiers.

| Dépenses d'investissement       | 2007           | 2008           | 2009           | Total            |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| (en milliers de dollars)        |                |                |                |                  |
| Capitalisées et subventionnées  | 248 634        | 335 507        | 385 521        | 969 662          |
| Capitalisées non subventionnées | 81 702         | 94 739         | 52 385         | 228 826          |
| Autres                          | 4 228          | 4 376          | 3 786          | 12 390           |
| <b>Grand total</b>              | <b>334 564</b> | <b>434 622</b> | <b>441 692</b> | <b>1 210 878</b> |

### Évolution des dépenses annuelles totales

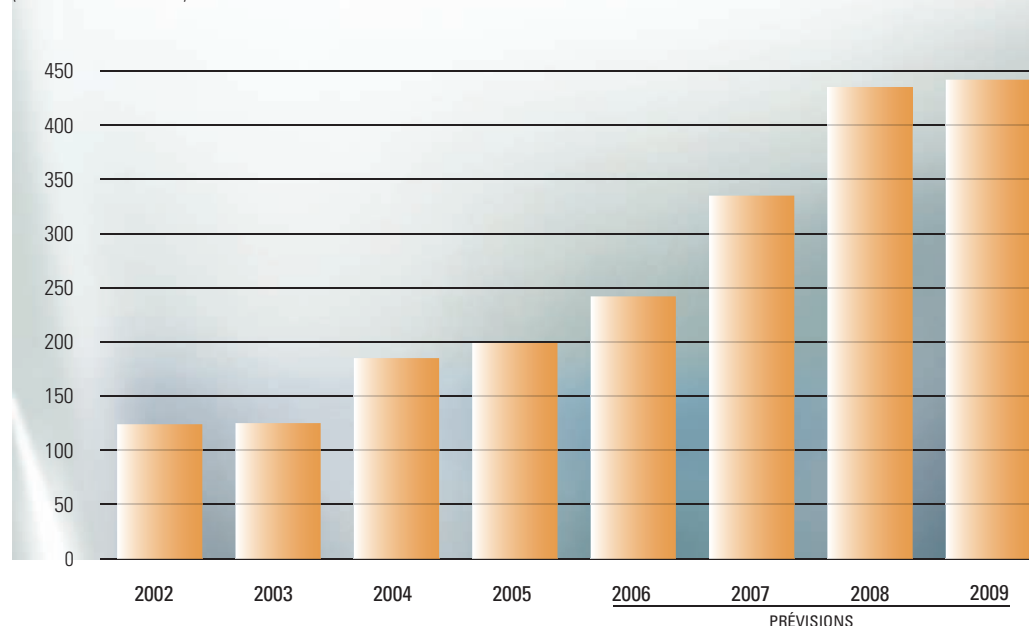
Au cours de la période 2002-2006, la Société aura investi 876,2 millions de dollars dans son patrimoine. Le montant total investi au cours de cette période dans les différents secteurs représente 9,8 % de la valeur de remplacement du patrimoine évaluée à 8,9 milliards de dollars. Le principal mode de financement de la Société a été l'emprunt à long terme dans une proportion de 79,7 % des investissements réalisés.

De 2007 à 2009, la Société prévoit consacrer plus de 1,2 milliard de dollars, principalement dans le maintien et l'amélioration de ses actifs, dont 97 % sera financé par emprunt.

La hausse des investissements de 2008 et 2009 provient principalement des avances contractuelles qui seront versées au fournisseur choisi dans le cadre du remplacement des voitures de métro MR-63 et du réaménagement des infrastructures du Réseau des autobus.

### Évolution des dépenses annuelles totales

(en millions de dollars)



## Point sur l'année 2006

Les dépenses capitalisables inscrites en 2006 étaient de 318,7 millions de dollars. La Société prévoit dépenser 242,2 millions de dollars au cours de cette même année, soit plus de 76 % des dépenses prévues.

| Catégorie / Secteur                     | Montant inscrit au PTI | Prévision      | Écart         |
|---|------------------------|----------------|---------------|
| <b>Capitalisés et subventionnés</b>     |                        |                |               |
| Réseau des autobus                      | 68 070                 | 39 133         | 28 937        |
| Réseau du métro                         | 175 596                | 150 064        | 25 532        |
| <b>Sous-total</b>                       | <b>243 666</b>         | <b>189 197</b> | <b>54 469</b> |
| <b>Capitalisés et non subventionnés</b> |                        |                |               |
| Administratif                           | 39 333                 | 37 603         | 1 730         |
| Réseau des autobus                      | 17 108                 | 7 240          | 9 868         |
| Réseau du métro                         | 14 988                 | 3 554          | 11 434        |
| Transport adapté                        | 0                      | 585            | -585          |
| <b>Sous-total</b>                       | <b>71 429</b>          | <b>48 982</b>  | <b>22 447</b> |
| <b>Autres</b>                           |                        |                |               |
| Administratif                           | 2 340                  | 2 855          | -515          |
| Transport adapté                        | 1 225                  | 1 133          | 92            |
| <b>Sous-total</b>                       | <b>3 565</b>           | <b>3 988</b>   | <b>-423</b>   |
| <b>TOTAL DES PROJETS CAPITALISÉS</b>    | <b>318 660</b>         | <b>242 167</b> | <b>76 493</b> |

L'écart prévu est donc de 76,5 millions de dollars. Voici les principales variations par catégorie :

### Projets capitalisés et subventionnés

#### Réseau des autobus (28,9 millions de dollars)

La STM a réduit sa commande d'autobus prévue en 2006 de 76 à 66. De plus, le prix s'est avéré moins élevé que prévu.

7,5

Report en 2007 des phases 1 à 4 du programme de mesures préférentielles sur le Réseau prioritaire montréalais. Le choix des équipements ainsi que les négociations avec les arrondissements de la Ville expliquent le report du projet.

17,0

L'aménagement des terminus Elmhurst et Fairview sera reporté en 2008. Au cours de l'année 2007, les plans et devis seront préparés.

1,6

Trois programmes de réfection de bâtiments sont reportés en 2007, soit les Centres de transport Frontenac et St-Denis, ainsi que la relocalisation de l'atelier de la carrosserie et le réaménagement du Centre Legendre.

2,8



## Approche globale

### Projets capitalisés et subventionnés (suite)

| <b>Réseau du métro (25,5 millions de dollars)</b>   |      |
|---|------|
| Délais dans la création du bureau de projet – acquisition des voitures de métro.  | 2,9  |
| Les retards liés à la livraison de certaines composantes justifient les montants non dépensés du projet de rénovation des voitures de métro MR-73.          | 8,5  |
| Le projet de réaménagement de l'atelier des véhicules de travaux est reporté en 2008. Les travaux d'ingénierie débuteront en 2007.                          | 2,1  |
| La planification des travaux relativement au projet Réno-Stations Phase II a été révisée au cours de l'année 2006. Ainsi, le projet est légèrement différé. | 12,5 |
| Modifications dans la programmation de certains travaux.  | -0,5 |

### Projets capitalisés et non subventionnés

| <b>Administratif (1,7 million de dollars)</b>  |      |
|--|------|
| Hausse des coûts du projet Vente et perception.  | -6,9 |
| Ajustement dans le processus d'acquisition des véhicules de service.   | 3,3  |
| Divers projets informatiques sont reportés en 2007, dont « E Learning » et « Continuité informatique des systèmes critiques ». | 5,3  |

| <b>Réseau des autobus (9,9 millions de dollars)</b>   |     |
|---|-----|
| Le projet Radiocommunication au Réseau des autobus est reporté, faisant suite à une décision de revoir les technologies qui seront utilisées. | 1,6 |
| Le projet d'automatisation de la prise de service des chauffeurs est repoussé en 2008.  | 0,8 |
| Report de différents programmes de maintien du patrimoine.  | 6,8 |
| Divers projets reliés aux normes non réalisés.  | 0,7 |

| <b>Réseau du métro (11,4 millions de dollars)</b>                                 |     |
|---|-----|
| La mise aux normes de quelques postes de ventilation a été retardée.              | 2,5 |
| Certains programmes de réfection de bâtiments du métro ont été repoussés en 2007. | 5,5 |
| Retard dans différents projets reliés aux voitures de métro.                      | 1,6 |
| Autres projets reliés aux équipements du métro sont repoussés en 2007.            | 1,8 |

| <b>Autres (-0,4 million de dollars)</b>  |      |
|--|------|
| Hausse des dépenses imputées au fonds de roulement comprenant, entre autres, l'acquisition de mobilier de bureau, l'amélioration locative et diverses demandes additionnelles. | -0,4 |

| <b>Transport adapté (-0,6 million de dollars)</b>  |      |
|--|------|
| La révision de la climatisation et du chauffage au CT St-Michel était prévue en 2005, mais a été dépensée en 2006. | -0,6 |



## Approche sectorielle

---

Répartition des dépenses d'investissement par secteur  
Prévision des dépenses d'investissement  
Projets capitalisables subventionnés  
Projets capitalisables et non subventionnés

## Approche sectorielle

### Répartition des dépenses d'investissement par secteur

Afin de mieux mesurer les efforts de la STM quant à ses investissements passés et futurs, les projets du présent PTI, tels que présentés dans les sections suivantes, ont été regroupés par familles de dépenses, par secteurs et par catégories d'actifs :

■ le secteur Réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus urbains et articulés, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier lié à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;

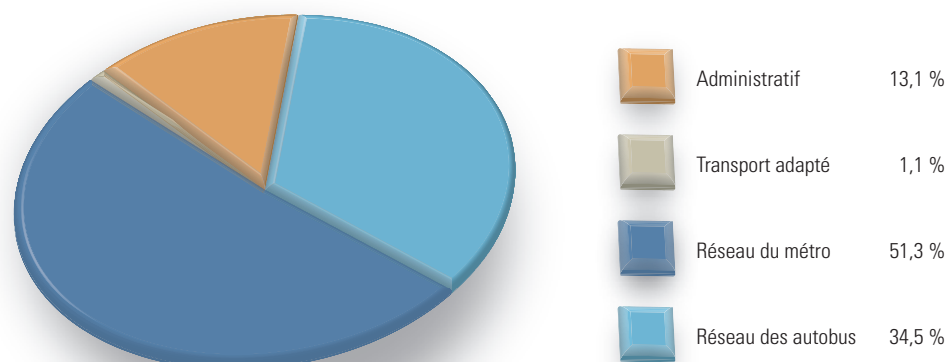
■ le secteur Réseau du métro regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la santé de la clientèle et du personnel;

■ le secteur Transport adapté englobe les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté, ainsi que le maintien du patrimoine lié à ce secteur;

■ le secteur Administratif inclut les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information, l'achat de véhicules de service pour l'ensemble de la Société, ainsi que divers projets financés par le fonds de roulement.

De 2002 à 2006, quelque 85,8 % des dépenses d'investissement étaient dédiées aux réseaux des autobus et du métro, soit 51,3 % au Réseau du métro et 34,5 % au Réseau des autobus.

### Répartition des investissements de 2002 à 2006



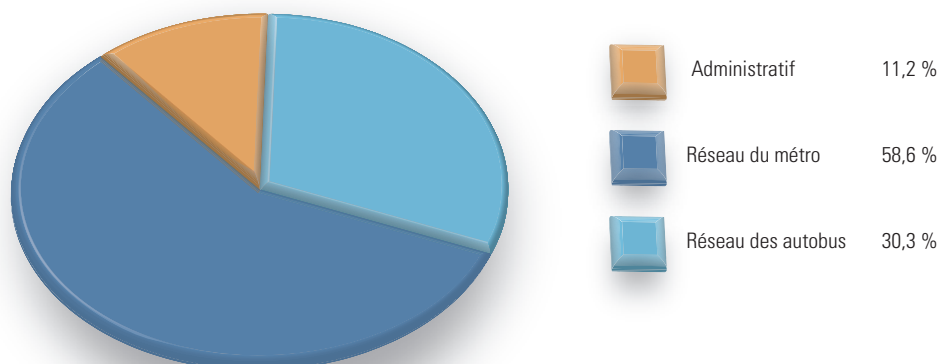
De 2007 à 2009, la proportion des investissements consacrée au Réseau du métro sera de 58,6 % et de 30,3 % pour le Réseau des autobus.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 709 millions de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont Réno-Systèmes Phase II, Réno-Stations Phase II, le réaménagement des voitures de métro MR-73 et le remplacement des voitures MR-63.

Afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle et d'assurer la livraison d'un service de qualité, plus de 366,8 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des autobus, entre autres, pour le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés, pour l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camion, ainsi que pour la construction d'un nouveau centre de carrosserie.

Les projets du secteur Administratif et autres (incluant les autres sources de fonds) représentent 11,2 % des dépenses d'investissement totales de la Société. Le projet Vente et perception, qui a pour objectif d'améliorer le système de vente et de distribution des titres de transport, représente plus de 72,2 % des dépenses du secteur, soit un montant de 97,5 millions de dollars, tandis que 27,8 % des investissements de ce secteur est principalement consacré aux équipements informatiques et au remplacement de véhicules de service pour l'ensemble de la Société.

### Répartition des investissements de 2007 à 2009



# Approche sectorielle

## Prévision des dépenses d'investissement

(en milliers de dollars)

| Familles de dépenses                                 | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu  | 2007           | 2008           | 2009           | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet  |
|--|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|---------------------------|------------------|
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                  |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| Capitalisées et subventionnées                       | 110 774          | 39 133         | 70 681         | 88 024         | 125 786        | 284 491                 | 267 507                   | 701 905          |
| Capitalisées et non subventionnées                   | 24 733           | 7 240          | 9 519          | 31 847         | 40 962         | 82 328                  | 3 836                     | 118 137          |
| <b>Total secteur - Réseau des autobus</b>            | <b>135 507</b>   | <b>46 373</b>  | <b>80 200</b>  | <b>119 871</b> | <b>166 748</b> | <b>366 819</b>          | <b>271 343</b>            | <b>820 042</b>   |
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                     |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| Capitalisées et subventionnées                       | 323 105          | 150 064        | 177 953        | 247 483        | 259 735        | 685 171                 | 1 146 706                 | 2 305 046        |
| Capitalisées et non subventionnées                   | 1 732            | 3 554          | 11 403         | 9 402          | 3 064          | 23 869                  | 321                       | 29 476           |
| <b>Total secteur - Réseau du métro</b>               | <b>324 837</b>   | <b>153 618</b> | <b>189 356</b> | <b>256 885</b> | <b>262 799</b> | <b>709 040</b>          | <b>1 147 027</b>          | <b>2 334 522</b> |
| <b>Secteur - Transport adapté</b>                    |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| Capitalisées et subventionnées                       | –                | –              | –              | –              | –              | –                       | –                         | –                |
| Capitalisées et non subventionnées                   | 455              | 585            | –              | –              | –              | –                       | –                         | 1 040            |
| <b>Total secteur - Transport adapté</b>              | <b>455</b>       | <b>585</b>     | <b>–</b>       | <b>–</b>       | <b>–</b>       | <b>–</b>                | <b>–</b>                  | <b>1 040</b>     |
| <b>Secteur - Administratif</b>                       |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| Capitalisées et subventionnées                       | –                | –              | –              | –              | –              | –                       | –                         | –                |
| Capitalisées et non subventionnées                   | 62 897           | 37 603         | 60 780         | 53 490         | 8 359          | 122 629                 | 6 163                     | 229 292          |
| <b>Total secteur - Administratif</b>                 | <b>62 897</b>    | <b>37 603</b>  | <b>60 780</b>  | <b>53 490</b>  | <b>8 359</b>   | <b>122 629</b>          | <b>6 163</b>              | <b>229 292</b>   |
| <b>Autres</b>  |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| Comptant – capitalisable (minibus du TA)             | 397              | 1 133          | 1 273          | 1 516          | 1 546          | 4 335                   | 1 577                     | 7 442            |
| Divers projets financés<br>par le fonds de roulement | –                | 2 855          | 2 955          | 2 860          | 2 240          | 8 055                   | 3 340                     | 14 250           |
| <b>Total - Autres</b>                                | <b>397</b>       | <b>3 988</b>   | <b>4 228</b>   | <b>4 376</b>   | <b>3 786</b>   | <b>12 390</b>           | <b>4 917</b>              | <b>21 692</b>    |
| <b>Tous les secteurs</b>                             |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| Capitalisées et subventionnées                       | 433 879          | 189 197        | 248 634        | 335 507        | 385 521        | 969 662                 | 1 414 213                 | 3 006 951        |
| Capitalisées et non subventionnées                   | 89 817           | 48 982         | 81 702         | 94 739         | 52 385         | 228 826                 | 10 320                    | 377 945          |
| Autres   | 397              | 3 988          | 4 228          | 4 376          | 3 786          | 12 390                  | 4 917                     | 21 692           |
| <b>GRAND TOTAL - Tous les secteurs</b>               | <b>524 093</b>   | <b>242 167</b> | <b>334 564</b> | <b>434 622</b> | <b>441 692</b> | <b>1 210 878</b>        | <b>1 429 450</b>          | <b>3 406 588</b> |

# Approche sectorielle

## Projets capitalisables / subventionnés

(en milliers de dollars)

| R/E  | No projet | Description du projet  | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007          | 2008          | 2009           | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|--|-----------|--|------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                          |           |  |                  |               |               |               |                |                         |                           |                 |
| <b>Matériel roulant</b>                                      |           |  |                  |               |               |               |                |                         |                           |                 |
| CA-118   | 201111-01 | Remplacement des autobus urbains 2003-2007 (initial)   | 95 219           | 32 424        | 32 642        | –             | –              | 32 642                  | –                         | 160 285         |
| CA-118   | 201111-02 | Amélioration de la fiabilité des APS   | 13 552           | 4 698         | –             | –             | –              | –                       | –                         | 18 250          |
|  | 201112-01 | Acquisition d'autobus articulés 2008-2012  | –                | –             | –             | –             | 49 202         | 49 202                  | 124 904                   | 174 106         |
| R-016  | 350005    | Remplacement des minibus urbains   | 371              | 2             | –             | –             | –              | –                       | –                         | 373             |
|  | 500001    | Acquisition autobus 40 pieds 2007-2012 (option)  | –                | –             | 19 908        | 27 408        | 27 985         | 75 301                  | 89 542                    | 164 843         |
| R-064  | 500003    | Bureau de projet Autobus   | 260              | 619           | 687           | 472           | –              | 1 159                   | –                         | 2 038           |
| <b>Sous-total - Matériel roulant</b>                         |           |  | <b>109 402</b>   | <b>37 743</b> | <b>53 237</b> | <b>27 880</b> | <b>77 187</b>  | <b>158 304</b>          | <b>214 446</b>            | <b>519 895</b>  |
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                          |           |  |                  |               |               |               |                |                         |                           |                 |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>              |           |  |                  |               |               |               |                |                         |                           |                 |
|  | 000867    | Garage Bellechasse : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment                                    | –                | –             | –             | 60            | 800            | 860                     | 1 197                     | 2 057           |
|  | 150000    | Sécurité dans les transports en commun   | –                | –             | 137           | 1 056         | –              | 1 193                   | –                         | 1 193           |
|  | 300850    | CT St-Denis : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment   | –                | –             | –             | 600           | 6 000          | 6 600                   | 17 672                    | 24 272          |
|  | 301056    | CT Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment  | –                | –             | –             | 4 501         | 4 501          | 9 002                   | 4 511                     | 13 513          |
| CA-113   | 350001    | Programme de mesures préférentielles pour autobus - Réseau prioritaire montréalais - Phase 1                               | 840              | 400           | 1 962         | 5 996         | 3 000          | 10 958                  | –                         | 12 198          |
| CA-113   | 350001-02 | Programme de mesures préférentielles pour autobus - Réseau prioritaire montréalais - Phases 2 à 4                          | –                | –             | –             | –             | 4 047          | 4 047                   | 29 681                    | 33 728          |
| CA-113   | 350002    | Terminus Elmhurst et Fairview  | –                | –             | 300           | 1 000         | 1 000          | 2 300                   | –                         | 2 300           |
| R-055  | 529999    | Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions | 532              | 990           | 15 045        | 46 931        | 29 251         | 91 227                  | –                         | 92 749          |
| <b>Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |           |  | <b>1 372</b>     | <b>1 390</b>  | <b>17 444</b> | <b>60 144</b> | <b>48 599</b>  | <b>126 187</b>          | <b>53 061</b>             | <b>182 010</b>  |
| <b>Total du Secteur - Réseau des autobus</b>                 |           |  | <b>110 774</b>   | <b>39 133</b> | <b>70 681</b> | <b>88 024</b> | <b>125 786</b> | <b>284 491</b>          | <b>267 507</b>            | <b>701 905</b>  |



# Approche sectorielle

## Projets capitalisables / subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

| R/E  | No projet | Description du projet   | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu  | 2007           | 2008           | 2009           | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet  |
|--|-----------|---|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|---------------------------|------------------|
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                             |           |   |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>                   |           |   |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| CA-116   | 290011    | Réno-Systèmes Phase I   | 210 225          | 69 749         | 25 462         | –              | –              | 25 462                  | –                         | 305 436          |
| R-058  | 290012    | Réno-Systèmes Phase II  | 20 017           | 55 251         | 99 530         | 130 000        | 125 000        | 354 530                 | 199 713                   | 629 511          |
| CA-109   | 721128    | Remplacement des chargeurs et des batteries - Poste de signalisation  | 2 028            | 383            | –              | –              | –              | –                       | –                         | 2 411            |
| CA-109   | 721603    | Réfection des connexions inductives J.S.  | 1 808            | 1 374          | 456            | 684            | 262            | 1 402                   | –                         | 4 584            |
| R-006  | 721732    | Remplacement des échelles d'évacuation  | 27               | 692            | 255            | –              | –              | 255                     | –                         | 974              |
| CA-109   | 9211018   | Remplacement des transformateurs aux BPC  | 7 688            | 23             | –              | –              | –              | –                       | –                         | 7 711            |
| CA-109   | 9230557   | Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase I   | 2 206            | 1 679          | 552            | –              | –              | 552                     | –                         | 4 437            |
| CA-109   | 9230558   | Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase II  | 13               | 103            | 3 320          | 2 294          | 1 155          | 6 769                   | –                         | 6 885            |
| CA-52  | 9980175   | Remplacement des relais ACEC  | 2 377            | 798            | 664            | –              | –              | 664                     | –                         | 3 839            |
| CA-52  | 9980345   | Implantation de zones-test à microprocesseur  | 665              | 200            | 142            | 147            | –              | 289                     | –                         | 1 154            |
| <b>Sous-total - Machinerie, équipement et outillage</b>      |           |   | <b>247 054</b>   | <b>130 252</b> | <b>130 381</b> | <b>133 125</b> | <b>126 417</b> | <b>389 923</b>          | <b>199 713</b>            | <b>966 942</b>   |
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                             |           |   |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| <b>Matériel roulant</b>                                      |           |   |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| CA-31  | 171360    | Rénovation des voitures MR-63   | 64 395           | 97             | 109            | 112            | 115            | 336                     | 35                        | 64 863           |
| R-042  | 230005    | Acquisition de voitures de métro - Bureau de projet   | 292              | 1 709          | 9 123          | 71 533         | 112 353        | 193 009                 | 945 394                   | 1 140 404        |
| R-045  | 683169    | Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73   | 1 492            | 11 488         | 16 283         | 4 656          | –              | 20 939                  | –                         | 33 919           |
| <b>Sous-total - Matériel roulant</b>                         |           |   | <b>66 179</b>    | <b>13 294</b>  | <b>25 515</b>  | <b>76 301</b>  | <b>112 468</b> | <b>214 284</b>          | <b>945 429</b>            | <b>1 239 186</b> |
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                             |           |   |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>              |           |   |                  |                |                |                |                |                         |                           |                  |
|  | 250000    | Sécurité dans les transports en commun  | –                | –              | 3 901          | 10 834         | –              | 14 735                  | –                         | 14 735           |
|  | 350004    | Amélioration de l'accessibilité au réseau du métro - Tuiles avertissantes   | –                | –              | –              | 1 761          | 1 813          | 3 574                   | 1 564                     | 5 138            |
| R-027  | 634370    | Programme Réno-Stations - Phase II  | 5 944            | 6 382          | 17 856         | 23 671         | 19 037         | 60 564                  | –                         | 72 890           |
| R-004  | 721621    | Agrandissement de l'atelier de la voie  | 3 928            | 136            | –              | –              | –              | –                       | –                         | 4 064            |
|  | 721849    | Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre d'entretien du matériel roulant | –                | –              | 300            | 1 791          | –              | 2 091                   | –                         | 2 091            |
| <b>Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |           |   | <b>9 872</b>     | <b>6 518</b>   | <b>22 057</b>  | <b>38 057</b>  | <b>20 850</b>  | <b>80 964</b>           | <b>1 564</b>              | <b>98 918</b>    |
| <b>Total du Secteur - Réseau du métro</b>                    |           |   | <b>323 105</b>   | <b>150 064</b> | <b>177 953</b> | <b>247 483</b> | <b>259 735</b> | <b>685 171</b>          | <b>1 146 706</b>          | <b>2 305 046</b> |
| <b>GRAND TOTAL - capitalisés et subventionnés</b>            |           |   | <b>433 879</b>   | <b>189 197</b> | <b>248 634</b> | <b>335 507</b> | <b>385 521</b> | <b>969 662</b>          | <b>1 414 213</b>          | <b>3 006 951</b> |

# Approche sectorielle

## Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

| R/E   | No projet | Description du projet  | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007         | 2008          | 2009          | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|---|-----------|--|------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                     |           |  |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>              |           |  |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
|   | 1256      | Divers CT : Remplacement de distributrices de carburant                                      | –                | –             | 182          | 132           | –             | 314                     | –                         | 314             |
| R-067   | 506464    | Remplacement du contrôleur - poinçonneuse CNC (Pierce All)                                   | –                | 192           | –            | –             | –             | –                       | –                         | 192             |
| R-040   | 5202070   | Remplacement des équipements de production et outillage – 2003/2008                          | 835              | 202           | 300          | 300           | –             | 600                     | –                         | 1 637           |
|   | 520210    | Remplacement ou réfection des équipements de production – 2008/2010                          | –                | –             | –            | 1 345         | 579           | 1 924                   | 529                       | 2 453           |
| R-002   | 562124    | Programme de remplacement des vérins   | 3 984            | 155           | 300          | 1 200         | –             | 1 500                   | –                         | 5 639           |
| R-020   | 562140-01 | Remplacement d'équipements de production (Atelier Villeray et centres de transport)          | 363              | –             | 106          | –             | –             | 106                     | –                         | 469             |
| R-063   | 721759    | SAEIC3 - Volet radiocommunication RDA  | –                | 498           | 1 000        | 23 100        | 31 980        | 56 080                  | –                         | 56 578          |
| <b>Sous-total - Machinerie, équipement et outillage</b> |           |  | <b>5 182</b>     | <b>1 047</b>  | <b>1 888</b> | <b>26 077</b> | <b>32 559</b> | <b>60 524</b>           | <b>529</b>                | <b>67 282</b>   |
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                     |           |  |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Matériel informatique</b>                            |           |  |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
|   | 500400    | Automatisation de la prise de service des chauffeurs et du choix des affectations de travail | –                | –             | –            | 832           | –             | 832                     | –                         | 832             |
| R-025   | 530869-01 | Implantation du progiciel SAP PM - Entretien RDA   | 4 889            | 793           | 159          | –             | –             | 159                     | –                         | 5 841           |
| CA-117  | 901999    | SAEIC phase 2  | 8 245            | 1 624         | 191          | –             | –             | 191                     | –                         | 10 060          |
| <b>Sous-total - Matériel informatique</b>               |           |  | <b>13 134</b>    | <b>2 417</b>  | <b>350</b>   | <b>832</b>    | <b>–</b>      | <b>1 182</b>            | <b>–</b>                  | <b>16 733</b>   |
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                     |           |  |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Normes</b>   |           |  |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
|   | 1383      | Mise à niveau des équipements pétroliers   | –                | –             | 600          | 600           | 756           | 1 956                   | –                         | 1 956           |
| R-072   | 300850-02 | CT St-Denis : Travaux de mise en conformité aux normes (portion non subventionnable)         | –                | 50            | 250          | –             | –             | 250                     | –                         | 300             |
| R-066   | 300982    | CT LaSalle : Mise aux normes du poste de distribution du carburant                           | –                | 10            | 263          | –             | –             | 263                     | –                         | 273             |
| R-069   | 300996    | Divers bâtiments : Mise aux normes des systèmes de dépoussiéreurs                            | –                | –             | 285          | 236           | –             | 521                     | –                         | 521             |
| R-072   | 301056-02 | CT Frontenac : Travaux de mise en conformité aux normes (portion non subventionnable)        | –                | 50            | 150          | –             | –             | 150                     | –                         | 200             |
| R-066   | 301077    | CT Anjou : Installation d'un système de détection des gaz d'échappement sur la ventilation   | –                | 250           | 22           | –             | –             | 22                      | –                         | 272             |



## Approche sectorielle

### Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

| R/E  | No projet | Description du projet   | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007         | 2008          | 2009          | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|--|-----------|---|------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                          |           |   |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Normes (suite)</b>  |           |   |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
| R-066  | 301083    | CT Legendre : Enlèvement de réservoirs d'huile usée et ajout de tuyauterie                    | –                | –             | 182          | –             | –             | 182                     | –                         | 182             |
| R-052  | 5302106   | Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement               | 232              | 138           | –            | 744           | –             | 744                     | –                         | 1 114           |
| R-057  | 566429-02 | CT St-Laurent : Remplacement des réservoirs d'huiles usées                                    | –                | 370           | –            | –             | –             | –                       | –                         | 370             |
| <b>Sous-total - Normes</b>                                   |           |   | <b>232</b>       | <b>868</b>    | <b>1 752</b> | <b>1 580</b>  | <b>756</b>    | <b>4 088</b>            | <b>–</b>                  | <b>5 188</b>    |
| <b>Secteur - Réseau des autobus</b>                          |           |   |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>              |           |   |                  |               |              |               |               |                         |                           |                 |
|  | 1368      | Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain  | –                | –             | 561          | 604           | 650           | 1 815                   | –                         | 1 815           |
|  | 201112-02 | Intégration des autobus articulés   | –                | –             | 354          | 569           | 368           | 1 291                   | 542                       | 1 833           |
| R-072  | 300736    | CT Frontenac : Remplacement des unités de thermopompes  | –                | –             | 649          | –             | –             | 649                     | –                         | 649             |
| R-066  | 300932    | CT St-Michel : Réaménagement des groupes Mobilier urbain et Entretien des terrains            | –                | 30            | 349          | –             | –             | 349                     | –                         | 379             |
| R-066  | 301065    | Divers bâtiments du Réseau des autobus : Remplacement de panneaux d'alarme incendie           | –                | –             | 301          | 335           | 129           | 765                     | 122                       | 887             |
| R-066  | 301092    | Plateau Youville : Optimisation de l'efficacité énergétique de la chaufferie                  | –                | 1 700         | 125          | –             | –             | 125                     | –                         | 1 825           |
| R-005  | 561908    | Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements | 1 594            | 250           | 1 000        | 1 000         | 1 400         | 3 400                   | –                         | 5 244           |
| R-005  | 562127    | Programme de réfection des toitures   | 1 841            | 205           | –            | –             | –             | –                       | –                         | 2 046           |
| R-005  | 562137    | Programme de réfection des systèmes CVAC  | 2 187            | 250           | 2 000        | 750           | 5 000         | 7 750                   | 2 500                     | 12 687          |
| R-048  | 814160    | Travaux urgents - Atelier Crémazie  | 563              | 453           | 50           | 100           | 100           | 250                     | 143                       | 1 409           |
| R-057  | 823993-00 | Divers bâtiments : Remplacement des panneaux de contrôle automatique des portes               | –                | 20            | 140          | –             | –             | 140                     | –                         | 160             |
| <b>Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |           |   | <b>6 185</b>     | <b>2 908</b>  | <b>5 529</b> | <b>3 358</b>  | <b>7 647</b>  | <b>16 534</b>           | <b>3 307</b>              | <b>28 934</b>   |
| <b>Total du Secteur - Réseau des autobus</b>                 |           |   | <b>24 733</b>    | <b>7 240</b>  | <b>9 519</b> | <b>31 847</b> | <b>40 962</b> | <b>82 328</b>           | <b>3 836</b>              | <b>118 137</b>  |

## Approche sectorielle

### Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

| R/E   | No projet | Description du projet  | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007         | 2008         | 2009       | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|---|-----------|--|------------------|---------------|--------------|--------------|------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                        |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>              |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
| R-071   | 695001    | Programme de remplacement des récurveurs-aspirateurs   | –                | 178           | 183          | 438          | 428        | 1 049                   | 321                       | 1 548           |
| R-054   | 721775    | Modernisation des escaliers mécaniques O & K   | 14               | 51            | –            | –            | –          | –                       | –                         | 65              |
| R-060   | 721843    | Remplacement des génératrices mobiles  | 18               | 11            | 165          | –            | –          | 165                     | –                         | 194             |
|   | 721861    | Remplacement des contacteurs de trolley des PR Youville et Beaugrand                           | –                | –             | 600          | 60           | –          | 660                     | –                         | 660             |
| R-071   | 721864    | Sécurisation du circuit de sortie des amplifications AD400                                     | –                | –             | 241          | –            | –          | 241                     | –                         | 241             |
| R-057   | 762618    | Atelier GR : Modification et standardisation des vérins servant aux voitures de métro          | 6                | 190           | 200          | 200          | 202        | 602                     | –                         | 798             |
| <b>Sous-total - Machinerie, équipement et outillage</b> |           |  | <b>38</b>        | <b>430</b>    | <b>1 389</b> | <b>698</b>   | <b>630</b> | <b>2 717</b>            | <b>321</b>                | <b>3 506</b>    |
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                        |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
| <b>Matériel informatique</b>                            |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
|   | 721866    | Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro                              | –                | –             | 2 152        | 2 664        | 624        | 5 440                   | –                         | 5 440           |
| <b>Sous-total - Matériel informatique</b>               |           |  | <b>–</b>         | <b>–</b>      | <b>2 152</b> | <b>2 664</b> | <b>624</b> | <b>5 440</b>            | <b>–</b>                  | <b>5 440</b>    |
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                        |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
| <b>Matériel roulant</b>                                 |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
|   | 683189    | Remplacement des blocs CE des MR-73  | –                | –             | 1 614        | –            | –          | 1 614                   | –                         | 1 614           |
| R-071   | 683190    | Modification de la loge de conduite MR-73 ( Annexe J)  | –                | 187           | 281          | 228          | –          | 509                     | –                         | 696             |
| <b>Sous-total - Matériel roulant</b>                    |           |  | <b>–</b>         | <b>187</b>    | <b>1 895</b> | <b>228</b>   | <b>–</b>   | <b>2 123</b>            | <b>–</b>                  | <b>2 310</b>    |
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                        |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
| <b>Normes</b>   |           |  |                  |               |              |              |            |                         |                           |                 |
|   | 363       | Station Longueuil–Université-de-Sherbrooke : Mise aux normes du poste de ventilation naturelle | –                | –             | 162          | –            | –          | 162                     | –                         | 162             |
|   | 1153      | Centre Duvernay : Enlèvement et remplacement de réservoirs d'huiles usées et de diesel         | –                | –             | 274          | –            | –          | 274                     | –                         | 274             |
| R-065   | 300300    | Station Longueuil–Université-de-Sherbrooke : Inversion des portes coupe-feu                    | –                | –             | –            | –            | 372        | 372                     | –                         | 372             |
| R-053   | 721709    | Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements                                    | 183              | 7             | 500          | –            | –          | 500                     | –                         | 690             |
| R-041   | 721773    | Amélioration du poste de ventilation Bousquet  | 333              | 2             | 30           | 490          | –          | 520                     | –                         | 855             |
| <b>Sous-total - Normes</b>                              |           |  | <b>516</b>       | <b>9</b>      | <b>966</b>   | <b>490</b>   | <b>372</b> | <b>1 828</b>            | <b>–</b>                  | <b>2 353</b>    |

# Approche sectorielle

## Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

| R/E   | No projet | Description du projet  | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007 | 2008 | 2009 | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|---|-----------|--|------------------|---------------|------|------|------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                |           |  |                  |               |      |      |      |                         |                           |                 |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |           |  |                  |               |      |      |      |                         |                           |                 |
|   | 280       | Révision de la climatisation des postes de relais  | –                | –             | 137  | –    | –    | 137                     | –                         | 137             |
| R-057   | 705       | Stations de métro : Ajout de drainage aux fosses de grilles gratte-pieds                       | –                | 30            | 140  | 97   | –    | 237                     | –                         | 267             |
|   | 937       | Relocalisation et réaménagement du local du chef de terminus Henri-Bourassa                    | –                | –             | 246  | –    | –    | 246                     | –                         | 246             |
|   | 1061      | Plateau Youville : Réfection de la tuyauterie de gicleurs                                      | –                | –             | 80   | 80   | 87   | 247                     | –                         | 247             |
|   | 1105      | Station Beaubien : Réfection des dalles de plancher des édicules                               | –                | –             | 100  | 851  | –    | 951                     | –                         | 951             |
|   | 1117      | Tunnel L4 : Travaux de remplacement de la tuyauterie d'incendie                                | –                | –             | 269  | –    | –    | 269                     | –                         | 269             |
|   | 1164      | Arrière-gare St-Michel : Installation d'un système d'extincteurs automatiques                  | –                | –             | 60   | 628  | –    | 688                     | –                         | 688             |
|   | 1251      | Diverses stations : Ajout de fosses de captage et de drainage                                  | –                | –             | 5    | 290  | 279  | 574                     | –                         | 574             |
|   | 1252      | Station Guy-Concordia : Réfection des dalles de plancher des édicules                          | –                | –             | 100  | 816  | –    | 916                     | –                         | 916             |
|   | 1263      | Divers bâtiments : Travaux de réfection de toitures  | –                | –             | 222  | –    | –    | 222                     | –                         | 222             |
| R-065   | 300951    | Faisceau Youville : Construction d'une salle de formation                                      | –                | –             | 264  | –    | –    | 264                     | –                         | 264             |
| R-065   | 300976    | Garage Angrignon : Remplacement des ventilateurs de toit                                       | –                | 200           | 69   | –    | –    | 69                      | –                         | 269             |
| R-065   | 301025    | Station de métro : Modification du système de chauffage et des dalles de plancher des édicules | –                | –             | 400  | 500  | 542  | 1 442                   | –                         | 1 442           |
| R-065   | 301044    | Divers endroits : Programme de remplacement de toitures 2006                                   | –                | 830           | –    | –    | –    | –                       | –                         | 830             |
| R-065   | 301048    | Garages Beaugrand et Lionel-Groulx : Réfection de la membrane d'étanchéité                     | –                | –             | 309  | –    | –    | 309                     | –                         | 309             |
| R-065   | 301060    | Station Guy-Concordia : Réfection des finis et éléments structuraux                            | –                | –             | 100  | 862  | –    | 962                     | –                         | 962             |
| R-020   | 568315    | Programme de réfection des finis de plancher et des marches d'escaliers                        | –                | 30            | 275  | 100  | –    | 375                     | –                         | 405             |
| R-020   | 568316    | Programme de réfection des fenêtres, portes et cadres  | 120              | 85            | 600  | 472  | 380  | 1 452                   | –                         | 1 657           |
| R-065   | 570162    | Plateau Youville - Amélioration de l'éclairage à divers endroits                               | –                | –             | 233  | 376  | –    | 609                     | –                         | 609             |
| R-060   | 721824    | Remplacement de l'alimentation des luminaires de quais   | 6                | 16            | 700  | –    | –    | 700                     | –                         | 722             |
| R-050   | 777651    | Ajout de la voie B+ à l'atelier de la voie   | 381              | 1             | –    | –    | –    | –                       | –                         | 382             |

# Approche sectorielle

## Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

| R/E  | No projet | Description du projet   | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007          | 2008          | 2009         | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|--|-----------|---|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Réseau du métro</b>                             |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)</b>      |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| R-060  | 822000    | Haltes commerciales – Mise aux normes des espaces locatifs  | 282              | 1 112         | 442           | –             | –            | 442                     | –                         | 1 836           |
| R-047  | 823980-00 | Station Berri-UQAM : Réfection des murs et des fissures   | –                | 245           | –             | –             | –            | –                       | –                         | 245             |
| R-049  | 824000-00 | Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel  | 172              | 250           | 250           | 250           | 150          | 650                     | –                         | 1 072           |
| R-047  | 824004-00 | Remplacement des chauffe-eau dans diverses stations   | 217              | 129           | –             | –             | –            | –                       | –                         | 346             |
| <b>Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |           |   | <b>1 178</b>     | <b>2 928</b>  | <b>5 001</b>  | <b>5 322</b>  | <b>1 438</b> | <b>11 761</b>           | <b>–</b>                  | <b>15 867</b>   |
| <b>Total du Secteur - Réseau du métro</b>                    |           |   | <b>1 732</b>     | <b>3 554</b>  | <b>11 403</b> | <b>9 402</b>  | <b>3 064</b> | <b>23 869</b>           | <b>321</b>                | <b>29 476</b>   |
| <b>Secteur - Transport adapté</b>                            |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>              |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| R-057  | 700       | CT St-Michel : Révision du système de CVAC  | 455              | 585           | –             | –             | –            | –                       | –                         | 1 040           |
| <b>Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |           |   | <b>455</b>       | <b>585</b>    | <b>–</b>      | <b>–</b>      | <b>–</b>     | <b>–</b>                | <b>–</b>                  | <b>1 040</b>    |
| <b>Total du Secteur - Transport adapté</b>                   |           |   | <b>455</b>       | <b>585</b>    | <b>–</b>      | <b>–</b>      | <b>–</b>     | <b>–</b>                | <b>–</b>                  | <b>1 040</b>    |
| <b>Secteur - Administratif</b>                               |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>                   |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| R-010  | 18503     | Système de vente et de perception   | 41 099           | 29 680        | 47 127        | 45 178        | 5 163        | 97 468                  | 619                       | 168 866         |
| <b>Sous-total - Machinerie, équipement et outillage</b>      |           |   | <b>41 099</b>    | <b>29 680</b> | <b>47 127</b> | <b>45 178</b> | <b>5 163</b> | <b>97 468</b>           | <b>619</b>                | <b>168 866</b>  |
| <b>Secteur - Administratif</b>                               |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
| <b>Matériel informatique</b>                                 |           |   |                  |               |               |               |              |                         |                           |                 |
|  | 111       | Continuité informatique des systèmes critiques de la STM  | –                | –             | 1 399         | –             | –            | 1 399                   | –                         | 1 399           |
| CA-117   | 230869    | SAEIC étapes 1 et 2   | 7 042            | –             | 296           | –             | –            | 296                     | –                         | 7 338           |
| R-046  | 230880    | Remplacement du système de gestion des accidents du travail   | 572              | 550           | –             | –             | –            | –                       | –                         | 1 122           |
| R-068  | 300112    | Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) Volet–Infrastructure technologique | –                | 1 269         | 308           | 515           | –            | 823                     | –                         | 2 092           |
|  | 350007    | Implantation d'une formation en ligne « E-Learning »  | –                | –             | 730           | 1 875         | 1 154        | 3 759                   | 2 499                     | 6 258           |
| R-025  | 530870    | Implantation de SAP-Galaxie   | 354              | 1 731         | 1 889         | –             | –            | 1 889                   | –                         | 3 974           |
|  | 530871    | Implantation de divers systèmes informatiques - Amélioration de la performance                                | –                | –             | 3 163         | 812           | –            | 3 975                   | –                         | 3 975           |
|  | 530872    | Mise à niveau SAP à la version mySAPERP   | –                | –             | 1 663         | 184           | –            | 1 847                   | –                         | 1 847           |
| <b>Sous-total - Matériel informatique</b>                    |           |   | <b>7 968</b>     | <b>3 550</b>  | <b>9 448</b>  | <b>3 386</b>  | <b>1 154</b> | <b>13 988</b>           | <b>2 499</b>              | <b>28 005</b>   |

# Approche sectorielle

## Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

| R/E  | No projet  | Description du projet                                   | 2005<br>et avant | 2006<br>prévu | 2007          | 2008          | 2009          | Total<br>2007<br>à 2009 | Total<br>2010<br>et après | Total<br>projet |
|--|------------|---|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>Secteur - Administratif</b>                               |            |   |                  |               |               |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Matériel roulant</b>                                      |            |   |                  |               |               |               |               |                         |                           |                 |
| R-038  | 500205     | Remplacement de véhicules de service 2003-2005          | 1 708            | 1 466         | 1 000         | 1 065         | –             | 2 065                   | –                         | 5 239           |
| R-070  | 5003135    | Remplacement et ajout de véhicules de service 2006-2008 | –                | –             | 2 403         | –             | –             | 2 403                   | –                         | 2 403           |
|  | 5003136    | Remplacement et ajout de véhicules de service 2007-2009 | –                | –             | –             | 3 615         | 2 042         | 5 657                   | 3 045                     | 8 702           |
| R-056  | 5004069-02 | Remplacement de véhicules de service - 2005-2007        | 458              | 2 234         | 348           | –             | –             | 348                     | –                         | 3 040           |
| <b>Sous-total - Matériel roulant</b>                         |            |   | <b>2 166</b>     | <b>3 700</b>  | <b>3 751</b>  | <b>4 680</b>  | <b>2 042</b>  | <b>10 473</b>           | <b>3 045</b>              | <b>19 384</b>   |
| <b>Secteur - Administratif</b>                               |            |   |                  |               |               |               |               |                         |                           |                 |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>              |            |   |                  |               |               |               |               |                         |                           |                 |
|  | 1359       | Atelier Villeray : Réfection de la maçonnerie           | –                | –             | 154           | –             | –             | 154                     | –                         | 154             |
| R-066  | 568318-00  | Programme de remplacement des plafonds acoustiques      | –                | –             | 300           | 246           | –             | 546                     | –                         | 546             |
| R-018  | 9249324    | Acquisition et rénovation de locaux administratifs      | 11 664           | 673           | –             | –             | –             | –                       | –                         | 12 337          |
| <b>Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures</b> |            |   | <b>11 664</b>    | <b>673</b>    | <b>454</b>    | <b>246</b>    | <b>–</b>      | <b>700</b>              | <b>–</b>                  | <b>13 037</b>   |
| <b>Total du secteur - Administratif</b>                      |            |   | <b>62 897</b>    | <b>37 603</b> | <b>60 780</b> | <b>53 490</b> | <b>8 359</b>  | <b>122 629</b>          | <b>6 163</b>              | <b>229 292</b>  |
| <b>GRAND TOTAL - capitalisés et non subventionnés</b>        |            |   | <b>89 817</b>    | <b>48 982</b> | <b>81 702</b> | <b>94 739</b> | <b>52 385</b> | <b>228 826</b>          | <b>10 320</b>             | <b>377 945</b>  |

## Réseau des autobus

---

Matériel roulant  
Patrimoine immobilier et infrastructures  
Machinerie, équipement et outillage  
Fiches de projets



## Réseau des autobus

Au Réseau des autobus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 366,8 millions de dollars et représentent 30,3 % des dépenses d'investissement. Les principaux projets sont :

■ le réaménagement et l'entretien des infrastructures (142,7 millions de dollars), dont la relocalisation de l'atelier de la carrosserie, l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de réparations des véhicules de service (91,2 millions de dollars), le programme de mesures préférentielles et l'optimisation des terminus (17,3 millions de dollars), la réfection des CT St-Denis et Frontenac (16,2 millions de dollars) et divers projets de réfection de bâtiments (18 millions de dollars);

■ le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés pour 158,3 millions de dollars;

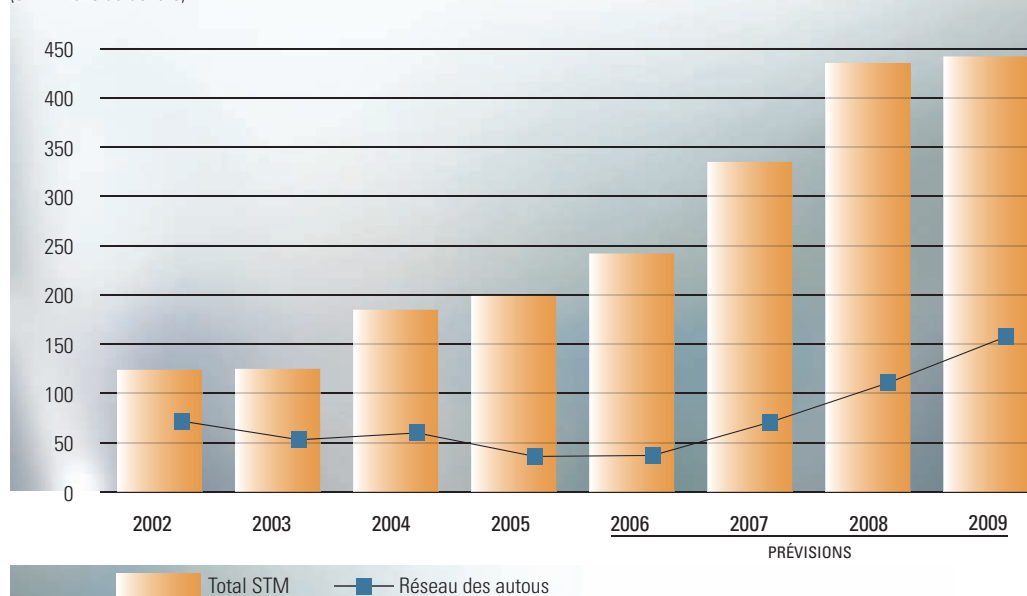
■ le remplacement de la machinerie, équipement et outillage (60,5 millions de dollars), dont le système de radiocommunication des autobus (56,1 millions de dollars) et divers autres projets (4,4 millions de dollars);

■ l'implantation de systèmes d'information ainsi que différents projets de mise aux normes environnementales et de sécurité (5,3 millions de dollars).

De 2002 à 2006, le secteur du Réseau des autobus a représenté 34,5 % des dépenses totales en investissements. Pendant cette période, environ 302,4 millions de dollars ont été investis dont 253,2 millions de dollars, soit 83,8 % des dépenses totales, pour l'acquisition de nouveaux autobus. Durant cette période, le solde des investissements a été essentiellement consacré au renouvellement des équipements informatiques nécessaires à l'exploitation, à l'information à la clientèle, ainsi qu'à l'entretien des bâtiments directement liés à l'exploitation des autobus.

### Évolution des dépenses d'investissement du Réseau des autobus par rapport aux investissements totaux

(en millions de dollars)





## Matériel roulant

Les achats d'autobus à plancher surbaissé et d'autobus articulés constituent des investissements majeurs pour la Société. Les autobus à plancher surbaissé sont acquis afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. Les autobus articulés ont été retenus afin d'améliorer le service sur les axes très achalandés.

Entre 2007 et 2009, la Société investira 107,9 millions de dollars pour l'acquisition de 209 autobus. Les nouveaux véhicules remplaceront les autobus de type Classic. Cet investissement est conforme au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports.

De concert avec les autres sociétés de transport du Québec, la Société a mis de l'avant un bureau de projet Autobus, dont les objectifs sont de procéder à diverses études, de préparer et d'élaborer toute la documentation technique et contractuelle touchant les autobus articulés. La livraison de ces nouveaux autobus devrait se faire à partir de 2009.

### Types d'autobus :

| Modèle       | Nombre prévu au |           | 2007         | % du parc | 2008         | % du parc | 2009         | % du parc |
|--------------|-----------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|
|              | 31/12/ 2006     | % du parc |              |           |              |           |              |           |
| Classic      | 559             | 35 %      | 493          | 30 %      | 443          | 27 %      | 348          | 21 %      |
| APS          | 1031            | 65 %      | 1 137        | 70 %      | 1 187        | 73 %      | 1 240        | 75 %      |
| Articulé     |                 |           |              |           |              |           | 58           | 4 %       |
| <b>TOTAL</b> | <b>1 590</b>    |           | <b>1 630</b> |           | <b>1 630</b> |           | <b>1 646</b> |           |

### Évolution du parc d'autobus :

| Année | Nombre de véhicules | Âge moyen des véhicules | Nombre de véhicules de plus de 16 ans |
|-------|---------------------|-------------------------|---------------------------------------|
| 2006  | 1 590               | 9,26                    | 0                                     |
| 2007  | 1 630               | 8,50                    | 5                                     |
| 2008  | 1 630               | 9,00                    | 24                                    |
| 2009  | 1 646               | 9,00                    | 29                                    |

## Réseau des autobus

### Patrimoine immobilier et infrastructures

La Société possède huit centres de transport et un centre d'entretien majeur des autobus, tel que décrit dans le tableau ci-après.

La STM prévoit investir un montant de 182,3 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des autobus dans les années à venir, dont 142,7 millions de dollars qui seront dépensés entre 2007 et 2009.

Un projet d'optimisation du patrimoine immobilier et infrastructures du Réseau des autobus est présenté aux projets capitalisables et subventionnés pour un montant de 107,7 millions de dollars. Ce projet vise principalement l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camion, la construction d'un nouveau centre de carrosserie ainsi que la réalisation de certains travaux de réfection afin de maintenir les actifs en bon état.

| Centre de transport | Année de construction/<br>rénovations majeures | Année d'agrandissement | Utilisation                               |
|---------------------|--|------------------------|---|
| Mont-Royal          | 1928   | 1937                   | Centre de transport                       |
| Atelier Crémazie    | 1948   | 1956                   | Centre d'entretien majeur                 |
| Frontenac           | 1948   | 1957                   | Centre de transport                       |
| St-Michel           | 1956/1993                                      |                        | Centre de transport<br>(transport adapté) |
| St-Denis            | 1958   | 1970                   | Centre de transport                       |
| Legendre            | 1973   |                        | Centre de transport                       |
| Anjou               | 1982   |                        | Centre de transport                       |
| St-Laurent          | 1984   |                        | Centre de transport                       |
| LaSalle             | 1995   |                        | Centre de transport                       |

Afin d'améliorer son service à la clientèle, la STM investira également dans des programmes de déploiement de mesures préférentielles et d'aménagement de terminus pour un montant de 17,3 millions de dollars de 2007 à 2009.

### Machinerie, équipement et outillage

Pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire, la Société doit remplacer ses systèmes de radiocommunication désuets. Les investissements pour ces nouveaux équipements totaliseront 56,1 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Remplacement des autobus 2003 - 2007 (contrat initial)

NUMÉRO DE PROJET : **201111**

Acquisition des autobus 2007-2012 (option)

NUMÉRO DE PROJET : **500001**

### Nature

Le but du projet est l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé.

### Justification

La Société base sa politique de remplacement des autobus urbains sur une durée de vie utile de 16 ans, tel que requis dans le cadre des subventions du *Programme d'aide au transport en commun* du ministère des Transports du Québec.

Le contrat initial prévoyait l'acquisition de 382 autobus à plancher surbaissé : la STM a réduit l'ensemble de sa commande à 344 en 2004 grâce à l'optimisation de son parc de véhicules urbains existant et futur. Pour 2007-2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003-2007, pour un total de 305 autobus à plancher surbaissé.

### Impacts

Ces achats permettront de diminuer l'âge moyen du parc de véhicules, d'avoir le nombre requis d'autobus pour offrir le service à la clientèle et d'accroître le nombre de lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

### Livraison des autobus

#### LIVRAISON 2003-2007

|              |            |
|--------------|------------|
| 2003 (réel)  | 37         |
| 2004 (réel)  | 107        |
| 2005 (réel)  | 68         |
| 2006 (prévu) | 66         |
| 2007         | 66         |
| <b>Total</b> | <b>344</b> |

#### LIVRAISON 2007-2012

|              |            |
|--------------|------------|
| 2007         | 40         |
| 2008         | 50         |
| 2009         | 53         |
| 2010         | 77         |
| 2011         | 82         |
| 2012         | 3          |
| <b>Total</b> | <b>305</b> |

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |         |
|---------------|---------|
| 2006 et avant | 127 643 |
| 2007          | 52 550  |
| 2008          | 27 408  |
| 2009          | 27 985  |
| 2010 et après | 89 542  |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |                |
|-----------|----------------|
| TOTAL     |                |
| 2007-2009 | <b>107 943</b> |
| TOTAL     |                |
| Projet    | <b>325 128</b> |

#### Taux de subvention

50 % des dépenses admissibles

#### Financement

Emprunt / CA-118

Bureau de projet Autobus

NUMÉRO DE PROJET : **500003****Nature**

Le bureau de projet doit procéder à la réalisation de diverses études et, de façon générale, à la préparation et à l'élaboration de toute la documentation technique et contractuelle. Il devrait également émettre les recommandations nécessaires dans le cadre du processus d'attribution d'une ou des ententes d'acquisition d'autobus articulés par les neuf sociétés de transport en commun du Québec.

**Justification**

Les derniers regroupements d'achat d'autobus, (2000-2002) et (2003-2007), ont permis une augmentation significative de la qualité des autobus livrés, ainsi qu'un meilleur contrôle des coûts d'entretien et d'exploitation, et ce au plus grand bénéfice des clients du transport en commun.

**Impacts**

L'établissement du bureau de projet Autobus devrait assurer une meilleure analyse des besoins opérationnels et de la clientèle par le biais de consultations et de discussions entre les sociétés de transport.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |     |
|---------------|-----|
| 2006 et avant | 879 |
| 2007          | 687 |
| 2008          | 472 |
| 2009          |     |
| 2010 et après |     |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |              |
|-----------|--------------|
| TOTAL     |              |
| 2007-2009 | <b>1 159</b> |
| TOTAL     |              |
| Projet    | <b>2 038</b> |

**Taux de subvention**

50 % des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt / R-064

## Acquisition d'autobus articulés 2008-2012

NUMÉRO DE PROJET : 201112

**Nature**

L'acquisition et l'intégration de 202 autobus articulés.

**Justification**

La STM a identifié plusieurs axes de transport caractérisés par un fort volume de déplacements et possédant un potentiel de croissance intéressant. Toutefois, ce potentiel ne pourra se réaliser si l'offre de service ne répond pas aux attentes de la clientèle. L'augmentation de l'offre de service sur ces axes à l'aide d'autobus urbains de 40 pieds est difficile du point de vue opérationnel et peu souhaitable du point de vue économique. Ces lignes achalandées seront nettement mieux desservies par des autobus articulés.

Ce projet requiert toutefois l'agrandissement du Centre de transport Legendre.

**Impacts**

L'acquisition d'autobus articulés vise l'augmentation de l'utilisation du transport en commun sur les principales lignes du réseau présentant un potentiel de croissance et fait aussi partie des stratégies retenues par la STM pour mieux répondre aux attentes de la clientèle (ponctualité, régularité et diminution de l'entassement à bord).

**Livraison des autobus**

|              |            |
|--------------|------------|
| 2007         | 0          |
| 2008         | 0          |
| 2009         | 58         |
| 2010         | 82         |
| 2011         | 62         |
| 2012         | 0          |
| <b>Total</b> | <b>202</b> |

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |         |
|---------------|---------|
| 2006 et avant |         |
| 2007          |         |
| 2008          |         |
| 2009          | 49 202  |
| 2010 et après | 124 904 |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |                |
|-----------|----------------|
| TOTAL     |                |
| 2007-2009 | <b>49 202</b>  |
| TOTAL     |                |
| Projet    | <b>174 106</b> |

**Taux de subvention**

50 % des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt

## CT St-Denis : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET : **300850****Nature**

L'ensemble des interventions a été regroupé de façon à élaborer un Programme de réfection qui sera effectué en deux phases. La phase 1 couvrira les besoins des cinq prochaines années (2007-2011) pour un montant de 19 millions de dollars. Les travaux de la phase 2 (2011-2015) toucheront le volet architecture, principalement la réfection de la toiture, pour un montant de 5 millions de dollars.

Les principales interventions seront les remplacements de l'asphalte et de divers conduits de drainage et de réservoirs souterrains, de la toiture, du système CVAC (chauffage, ventilation, air climatisé), de la fenestration et des portes piétonnières, de l'entrée électrique et des vérins, ainsi que l'enlèvement de l'amiante et le rafraîchissement des locaux du personnel.

**Justification**

Le Centre de transport St-Denis a été construit en 1958 et agrandi en 1970. Au fil des ans, divers aménagements ont été effectués tout en tenant compte des contraintes de conception du bâtiment.

Depuis la réception de l'avis de réserve d'expropriation du site pour la construction du nouveau CHUM en 1999, aucun investissement d'importance n'a été fait au Centre de transport St-Denis pour remplacer des systèmes ou des composants du bâtiment. Seules les réparations d'ordre mineur ont été faites pour maintenir le statut opérationnel et sécuritaire du centre de transport.

Un mandat d'inspection a été octroyé à une firme d'ingénieurs-conseils pour vérifier l'état de l'immeuble et de l'aménagement extérieur. Plusieurs déficiences relatives à la vétusté des lieux, dont la mise en conformité par rapport aux codes en vigueur, le rafraîchissement des lieux et, finalement, le manque de capacité pour certains systèmes, ont été soulevés. Un mandat de conformité aux normes pour les années 2006 et 2007 a été octroyé à une firme externe en attente des travaux de réfection.

**Impacts**

En effectuant ces travaux, la STM s'assure de maintenir l'intégrité des installations et de respecter les normes et la réglementation en vigueur.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant |        |
| 2007          |        |
| 2008          | 600    |
| 2009          | 6 000  |
| 2010 et après | 17 672 |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>6 600</b>  |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>24 272</b> |

**Taux de subvention**

75 % des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt

CT Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET : **301056**

### Nature

Les travaux de réparation portent principalement sur la réfection du pavage et du drainage du terrain, de l'architecture, de la structure, de la mécanique et de l'électricité du bâtiment, du remplacement de vérins et de l'environnement.

### Justification

Les travaux de réfection sur ce bâtiment ont pour objectif le maintien opérationnel des installations pour les 20 prochaines années. Une évaluation de l'état de détérioration des systèmes et de l'enveloppe du bâtiment du Centre de transport Frontenac a été faite par un consultant dans le cadre d'une inspection des infrastructures et des composantes de bâtiment. Cette évaluation de l'état physique a permis à la STM de constater la détérioration de certains éléments due au vieillissement et d'établir la nécessité de les restaurer en fonction de la gravité des détériorations ou de leur limite de vie utile. Les travaux de réparation permettront le maintien des opérations du centre de transport.

Un mandat de conformité aux normes pour les années 2006 et 2007 a été octroyé à une firme externe en attente des travaux de réfection prévus à compter de 2008.

La priorité a été établie selon les critères suivants :

- le maintien de l'intégrité des installations;
- la mise en conformité aux codes et normes en vigueur;
- la conservation de lieux adéquats pour le personnel afin d'éviter les arrêts de travail.

### Impacts

En effectuant ces travaux, la STM s'assure de maintenir l'intégrité des installations et de respecter les normes et la réglementation en vigueur.

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant |       |
| 2007          |       |
| 2008          | 4 501 |
| 2009          | 4 501 |
| 2010 et après | 4 511 |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>9 002</b>  |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>13 513</b> |

#### Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

#### Financement

Emprunt



Programme de mesures préférentielles pour autobus – Réseau prioritaire montréalais – Phase 1 à 4

NUMÉRO DE PROJET : **350001-02**

### Nature

Dans le cadre de l'amélioration de la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau, ce projet consiste à implanter une série de mesures préférentielles pour autobus dans plusieurs axes du territoire de la ville de Montréal. Ces mesures comprennent :

- l'implantation de voies réservées pour autobus;
- des interventions aux feux de circulation, comme la préemption, la phase prioritaire au départ et la prolongation du feu vert;
- des modifications à la géométrie et au marquage des chaussées;
- la gestion de la circulation et du stationnement.

L'implantation de voies réservées et/ou de mesures préférentielles pour les années 2007-2013 se fera dans l'axe des artères suivantes :

2007-2008 : Saint-Michel, Notre-Dame, Rosemont, Beaubien, A-25;

2008-2009 : Pierrefonds, Sherbrooke Ouest;

2009-2010 : Henri-Bourassa, A-20;

2010-2011 : Côte St-Luc, Jean-Talon Est, Sauvé/Côte-Vertu, Cavendish;

2011-2012 : Lacordaire, Grenet, Sherbrooke au centre-ville et Newman;

2012-2013 : Brunswick, l'Acadie et Des Sources.

### Justification

En plus d'améliorer la rapidité des déplacements de la clientèle, ce plan permet d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer la ponctualité et la vitesse commerciale sur les lignes d'autobus visées, permettre de réaliser des gains de temps et d'accroître la régularité du service dans le respect des normes de charge et ainsi relever l'indice de satisfaction de la clientèle;
- hausser l'achalandage tout en réalisant des économies opérationnelles.

| Projets jumelés : | 2007-2009     | TOTAL PROJET  |
|-------------------|---------------|---------------|
| Phase 1 :         | 10 958        | 12 198        |
| Phase 2 à 4 :     | 4 047         | 33 728        |
| <b>Total</b>      | <b>15 005</b> | <b>45 926</b> |

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant | 1 240  |
| 2007          | 1 962  |
| 2008          | 5 996  |
| 2009          | 7 047  |
| 2010 et après | 29 681 |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>15 005</b> |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>45 926</b> |

#### Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

#### Financement

Emprunt / CA-113

## Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview

NUMÉRO DE PROJET : 350002

**Nature**

Le projet consiste à réaménager de nouveaux terminus et points d'attente et à améliorer les conditions d'exploitation. Les interventions aux terminus existants permettront de corriger certains problèmes associés à l'exploitation ou à la sécurité opérationnelle.

Les améliorations prévues dans les terminus et les points d'attente peuvent inclure l'aménagement des aires d'exploitation et d'attente, de locaux ou de services auxiliaires et la modification du mobilier urbain.

**Justification**

En plus d'améliorer la satisfaction de la clientèle, ces projets permettent d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer le confort de la clientèle;
- répondre aux problèmes d'exploitation reliés à une capacité insuffisante des installations actuelles;
- améliorer la sécurité et la ponctualité du service.

**Impacts**

Ces projets entraîneront des impacts positifs pour l'entreprise, dont :

- améliorer les conditions d'attente, l'information et la sécurité de la clientèle;
- améliorer l'image de l'entreprise par la qualité de ses installations;
- améliorer les conditions de circulation locales;
- protéger la qualité de l'environnement urbain et rejoindre les préoccupations du milieu;
- faciliter les mouvements des véhicules et augmenter la capacité d'accueil du site.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant |       |
| 2007          | 300   |
| 2008          | 1 000 |
| 2009          | 1 000 |
| 2010 et après |       |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |              |
|-----------|--------------|
| TOTAL     |              |
| 2007-2009 | <b>2 300</b> |
| TOTAL     |              |
| Projet    | <b>2 300</b> |

**Taux de subvention**

75% des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt / CA-113

Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et l'atelier de camions

NUMÉRO DE PROJET : **529999**

### Nature

Le projet consiste à rénover les infrastructures du Réseau des autobus afin de pallier les problèmes de vieillissement de ses actifs immobiliers et de permettre l'introduction de nouveaux véhicules et leurs nouvelles technologies.

Plus particulièrement, le projet vise l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre, la fermeture du Centre de transport Mont-Royal, l'aménagement d'un Centre d'entretien majeur en carrosserie, ainsi que la relocalisation de l'atelier de camions.

### Justification

L'objectif principal du projet consiste à optimiser les infrastructures du Réseau des autobus pour mieux répondre aux impératifs d'entretien et d'exploitation des nouveaux véhicules à plancher surbaissé (APS) et à l'arrivée de véhicules articulés, tout en tenant compte des orientations opérationnelles et financières de la Société, telles que :

- diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise par la réduction du nombre de centres de transport de 7 à 6 et par le rajeunissement du parc immobilier;
- améliorer la performance de l'entretien des autobus par un gain d'efficacité découlant d'une révision des processus et par la construction de nouvelles installations polyvalentes;
- se doter d'installations permettant l'entretien de véhicules avec carrosserie de fibre de verre et configurées de façon à recevoir des autobus articulés;
- éviter des dépenses majeures pour la réfection de vieux bâtiments qui ne pourraient répondre aux besoins futurs du Réseau des autobus.

### Impacts

Par ce réaménagement de ses infrastructures, la Société pourra augmenter l'efficacité de l'entretien des autobus, améliorer les conditions de travail des employés et se doter d'installations pouvant assurer l'entretien des différents types d'autobus.

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant | 1 522  |
| 2007          | 15 045 |
| 2008          | 46 931 |
| 2009          | 29 251 |
| 2010 et après |        |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>91 227</b> |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>92 749</b> |

#### Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

#### Financement

Emprunt / R-055

SAEIC3 – Volet radiocommunication RDA et volet adhérence à l'horaire

NUMÉRO DE PROJET : 721759

### Nature

Le projet vise à remplacer le système actuel de radiocommunication, à minimiser les conséquences des incidents sur le service et à implanter un système d'aide à l'exploitation au Réseau des autobus.

### Justification

La STM s'est dotée en 1999 d'un plan intégré en trois étapes pour le renouvellement de ses logiciels d'exploitation. Ce plan favorisait l'intégration des données nécessaires à la planification et à la livraison du service. L'étape 1, terminée en 2003, a amené le renouvellement des outils de planification du service et d'information à la clientèle. L'étape 2, actuellement en cours, comprend l'installation des logiciels nécessaires à l'affectation des chauffeurs et leurs remplacements. L'étape 3 consiste au remplacement du système de radiocommunication et à l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation de son réseau de surface.

Le système de radiocommunication est en lien direct avec la satisfaction de la clientèle puisqu'il assure la prise en charge rapide d'un événement en vue de minimiser les retards pour la clientèle et qu'il assure la transmission de messages dans les situations d'urgence, contribuant ainsi à la sécurité de la clientèle.

Le système actuel a dépassé sa durée de vie utile, n'est plus adapté au contexte d'exploitation et n'est plus supporté par le fabricant. Il est devenu difficile de s'approvisionner en pièces de rechange puisqu'il n'existe plus de marché primaire pour ce modèle d'équipement.

### Impacts

L'acquisition d'un nouveau système de radiocommunication assurera le maintien des communications radio, permettra l'envoi et le traitement de messages prioritaires, améliorera la couverture radio du territoire desservi et augmentera l'efficacité des communications au Réseau des autobus.

Le Réseau des autobus désire acquérir un système d'aide à l'exploitation afin de réduire ses coûts de fonctionnement et d'assurer une meilleure ponctualité, ce qui contribuera à la satisfaction de la clientèle. Ce système mesurera le suivi de l'adhérence à l'horaire et fournira des outils de gestion pour améliorer le taux de ponctualité et de livraison du service, tout en réduisant les coûts associés à la livraison du service.

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant | 498    |
| 2007          | 1 000  |
| 2008          | 23 100 |
| 2009          | 31 980 |
| 2010 et après |        |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>56 080</b> |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>56 578</b> |

#### Taux de subvention

0 %

#### Financement

Emprunt / R-063



# Réseau du métro

---

Matériel roulant  
Patrimoine immobilier et infrastructures  
Machinerie, équipement et outillage  
Fiches de projets



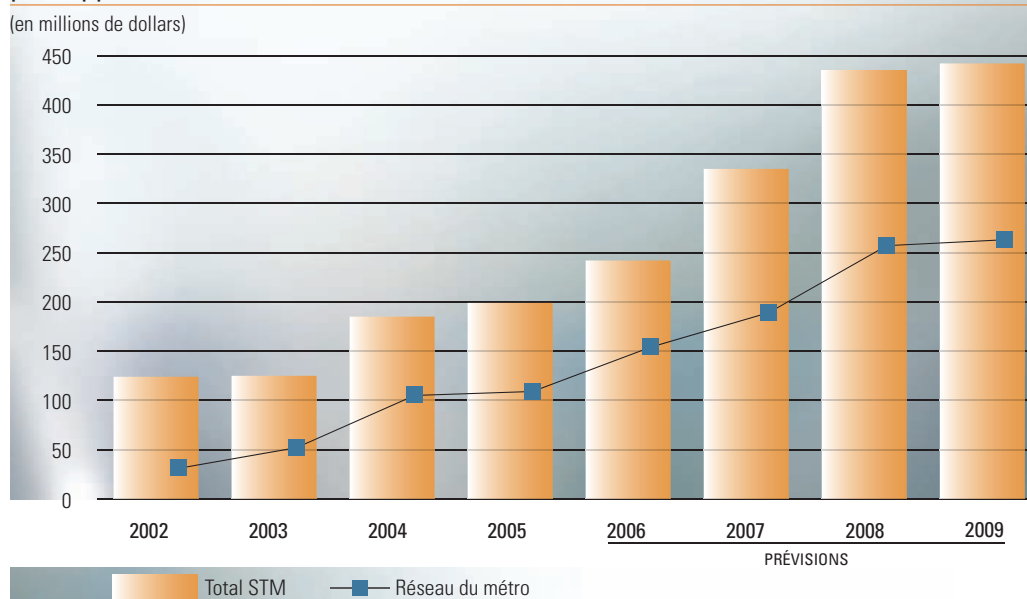
## Réseau du métro

De 2007 à 2009, le montant à investir dans ses installations représente plus de 58,6 % des investissements, soit 709 millions de dollars répartis comme suit :

- le programme Réno-Systèmes Phases I et II pour 380 millions de dollars;
- le programme Réno-Stations Phase II pour 60,6 millions de dollars;
- la rénovation et le réaménagement intérieur des voitures MR-73 pour 20,9 millions de dollars;
- divers projets de machinerie, d'équipement et d'outillage, dont l'éclairage en tunnel et le remplacement des récurveurs-aspirateurs pour 12,6 millions de dollars;
- l'acquisition de voitures de métro en vue du remplacement des voitures MR-63 pour 193 millions de dollars;
- divers projets du patrimoine immobilier et infrastructures pour 32,2 millions de dollars, dont la sécurité dans les transports en commun;
- divers projets de matériel informatique, de matériel roulant et de mises aux normes pour 9,7 millions de dollars.

Pour la période 2002-2006, les investissements dans le secteur du Réseau du métro ont représenté 51,3 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 449,7 millions de dollars. Les dépenses d'investissement reliées à la machinerie, les équipements fixes et l'outillage du métro ont été de 377,6 millions de dollars, soit 84 % des dépenses totales du secteur. Le maintien du patrimoine immobilier et infrastructures a nécessité des investissements de plus de 32,9 millions de dollars, soit l'équivalent de 7,3 % des dépenses. Finalement, des investissements de l'ordre de 8,8 millions de dollars ont été dédiés aux véhicules de travaux (1,9 %) tandis que 25,9 millions de dollars ont été consacrés aux voitures de métro (5,8 %).

### Évolution des dépenses d'investissement du Réseau du métro par rapport aux investissements totaux





### Matériel roulant

La Société prévoit renouveler son parc de voitures de métro MR-63, une des plus vieilles séries au monde, qui a atteint sa durée de vie utile de 40 ans en 2006. Les études d'ingénierie définissant les plans et devis ont débuté en 2005 et se poursuivront jusqu'en 2008. Ce programme de remplacement, évalué à plus de 1,2 milliard de dollars, a débuté en 2005 et s'échelonnera jusqu'en 2013.

Au cours de 2007, le métro de Montréal comptera trois nouvelles stations grâce au prolongement de Laval, soit un total de 68 stations. Pour répondre à l'augmentation de l'achalandage en provenance de Laval, la Société procède au réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73. Ce projet augmentera la capacité de transport des voitures, maintiendra l'intérieur des voitures en bon état et contribuera à améliorer la satisfaction de la clientèle.

### Patrimoine immobilier et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 65 stations et ses 66 kilomètres de tunnels, l'actuel Réseau du métro représente un actif important exigeant des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement des systèmes et des équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier.

Entre 1996 et 1999, la STM réalisait la phase I du programme Réno-Stations qui touchait principalement les stations et les tunnels du réseau initial. Par contre, les structures auxiliaires du métro n'ont fait l'objet d'aucun programme de réfection.

Or, il a été constaté que les structures auxiliaires de l'ensemble du réseau, les 39 stations des prolongements non touchés par le programme Réno-Stations Phase I, de même que plusieurs portions de la voûte des prolongements, présentent aussi des signes de détérioration avancée.

La STM a initié la deuxième phase du programme Réno-Stations visant en priorité l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les stations du prolongement du réseau, la restauration des infrastructures ciblées (stations du prolongement, structures auxiliaires, tunnels et œuvres d'art), ainsi que la mise aux normes des systèmes de prévention d'incendie des stations des prolongements. Ce projet s'échelonnera sur plus de cinq ans au coût total de 72,9 millions de dollars, dont 60,6 millions de dollars seront dépensés de 2007 à 2009.

De plus, dans le cadre du programme de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageur et du transport en commun, la STM a présenté plusieurs projets liés à la sécurité dans les transports en commun. Ces projets comprennent les mesures de prévention suivantes : l'installation de vidéosurveillance (dans les stations, les tunnels, les loges, etc.), la sécurisation des accès, un programme de formation et de sensibilisation en sécurité pour les employés de la STM et l'implantation du logiciel d'analyse d'images. Ces projets de sûreté et de sécurité dans le réseau du métro sont évalués à 14,7 millions de dollars.

### Machinerie, équipement et outillage

Le programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la réfection majeure des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant.

La majorité de ces équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint et parfois dépassé la durée de leur vie utile. De plus, les systèmes de télécommunication et le Centre de contrôle montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets *ad hoc*, dont quelques-uns sont encore en cours (12,6 millions de dollars pour la période 2007-2009), a déjà permis le remplacement ou la réfection majeure de certains équipements fixes du métro. Or, l'envergure des travaux ne permet plus de mener des projets ponctuels qui mettent en œuvre des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif de conserver la fiabilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et, enfin, d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques. La phase I du programme Réno-Systèmes se terminera en 2007 et déjà on constate une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements. Les coûts estimés pour la phase II sont de plus de 629,5 millions de dollars, alors qu'une phase III est prévue de 2010 à 2015 où les efforts seront surtout consacrés à la réfection des équipements de ventilation, d'énergie d'exploitation et des appareils de la voie.

## Programme de maintien des équipements fixes - Réno-Systèmes Phases I et II

NUMÉRO DE PROJET : **290011** ET **290012****Nature**

Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation, situés principalement dans le réseau initial. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), les équipements de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes du Centre de contrôle et de télécommunication.

**Justification**

Près de la moitié du réseau est en service depuis plus de 40 ans alors que le reste, constitué de deux prolongements, l'est depuis 30 ans dans le premier cas et depuis 18 ans dans le deuxième. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Les remplacements seront effectués en minimisant les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

La phase I représente 305,4 millions de dollars et la phase II, incluant les contrôles de trains, est évaluée à 629,5 millions de dollars.

**Impacts**

- Amélioration de la fiabilité, du maintien, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service).
- Amélioration de la communication à la clientèle (sonorisation).
- Amélioration du sentiment de sécurité de la clientèle (surveillance vidéo).
- Amélioration du temps d'intervention en cas de panne d'équipements fixes.

| Projets jumelés : | 2007-2009      | TOTAL PROJET   |
|-------------------|----------------|----------------|
| Phase 1:          | 25 462         | 305 436        |
| Phase 2 :         | 354 530        | 629 511        |
| <b>Total</b>      | <b>379 992</b> | <b>934 947</b> |

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |         |
|---------------|---------|
| 2006 et avant | 355 242 |
| 2007          | 124 992 |
| 2008          | 130 000 |
| 2009          | 125 000 |
| 2010 et après | 199 713 |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |                |
|-----------|----------------|
| TOTAL     |                |
| 2007-2009 | <b>379 992</b> |
| TOTAL     |                |
| Projet    | <b>934 947</b> |

**Taux de subvention**

87,5 % des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt et comptant / CA-116 et R-058

## Acquisition de voitures de métro - Bureau de projet

NUMÉRO DE PROJET : **230005****Nature**

L'acquisition de 315 voitures de métro servira à remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 mis en service en 1966. Le nombre de voitures sera réévalué avant l'appel d'offres pour s'assurer de répondre à la croissance de l'achalandage. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, l'aménagement des nouvelles voitures sera étudié afin d'améliorer la fonctionnalité et l'attrait du transport en commun pour la population.

**Justification**

Les voitures MR-63 totalisent plus de 3 000 000 de kilomètres et leur fiabilité peut se dégrader rapidement, entraînant des problèmes de régularité et de disponibilité du service, ce qui affecterait directement le degré de satisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures MR-63 au-delà de 40 ans. Il est actuellement prévu que la dernière voiture devrait être mise en service en 2013.

La croissance de l'achalandage depuis quelques années a requis la mise en service de plus de trains. En 2007, avec l'ouverture des stations du métro à Laval, le parc actuel sera insuffisant. Le réaménagement des MR-73 permettra d'absorber une partie de cette augmentation de l'achalandage. Le remplacement des voitures MR-63 par des voitures de plus grande capacité et la détermination du nombre exact de voitures à acquérir devrait permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour satisfaire aux exigences de l'offre de service.

**Impacts**

L'acquisition de voitures de métro permettra d'améliorer le service à la clientèle ainsi que la fiabilité et la régularité du service offert. Ces nouvelles voitures offriront aussi une plus grande accessibilité aux personnes à mobilité réduite, tout en étant plus confortables. Ce projet améliorera la diffusion de l'information aux usagers et l'image de la STM. Le coût global du projet est estimé à 1,2 milliard de dollars.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |         |
|---------------|---------|
| 2006 et avant | 2 001   |
| 2007          | 9 123   |
| 2008          | 71 533  |
| 2009          | 112 353 |
| 2010 et après | 945 394 |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |                  |
|-----------|------------------|
| TOTAL     |                  |
| 2007-2009 | <b>193 009</b>   |
| TOTAL     |                  |
| Projet    | <b>1 140 404</b> |

**Taux de subvention**

75 % des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt / R-042 (bureau de projet seulement)

## Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73

NUMÉRO DE PROJET : **683169****Nature**

Afin d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir en bon état l'intérieur des voitures, de suffire à l'offre de service à Laval et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle, la STM doit procéder au réaménagement et à la rénovation des voitures de métro MR-73.

**Justification**

Depuis quelques années, le métro a connu une augmentation de son achalandage, et ce particulièrement sur la ligne 2 où la capacité maximale de transport est presque atteinte. De plus, à compter de 2007, le prolongement de la ligne 2 vers Laval fera en sorte que le matériel sera utilisé au maximum de sa disponibilité et l'intervalle entre deux trains sera au minimum.

La solution retenue est donc d'accroître la capacité réelle de chargement en modifiant l'aménagement intérieur des voitures. L'objectif est d'augmenter la capacité de 10 % tout en maintenant la satisfaction de la clientèle.

La Société pourra donc offrir à sa clientèle des voitures sécuritaires, propres et accueillantes.

**Impacts**

Ce projet entraînera les impacts positifs suivants pour l'entreprise :

- /// augmenter la capacité de transport de passagers par train;
- /// améliorer la qualité de l'image de l'entreprise;
- /// améliorer le confort de la clientèle;
- /// améliorer la sécurité des passagers en service voyageur;
- /// générer des économies financières à moyen terme;
- /// rendre disponible un emplacement pour les personnes à mobilité réduite;
- /// améliorer la propreté et le maintien du matériel roulant;
- /// permettre aux voitures MR-73 d'atteindre 40 ans de vie utile.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant | 12 980 |
| 2007          | 16 283 |
| 2008          | 4 656  |
| 2009          |        |
| 2010 et après |        |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>20 939</b> |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>33 919</b> |

**Taux de subvention**

75 % des dépenses admissibles

**Financement**

Emprunt / R-045

## Programme Réno-Stations - Phase II

NUMÉRO DE PROJET : **634370****Nature**

Ce programme assurera :

- /// la rénovation des structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Il n'y a jamais eu de programme de réfection pour ces structures. Les travaux prévus consistent principalement à réparer les zones de béton détérioré, lâche ou fissuré, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles et les paliers d'accès requis pour entretenir les équipements fixes, à remplacer les équipements électriques désuets, à remplacer la tuyauterie et à effectuer des travaux d'aménagement extérieur;
- /// la rénovation des diverses stations des prolongements du métro qui présentent des signes de détérioration avancée causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglçage sur les structures, les finis de plancher et les marches d'escaliers;
- /// la rénovation du tunnel des prolongements du métro qui affichent des signes de détérioration;
- /// la rénovation des canalisations de drainage des voûtes des stations de métro pour débloquent les drains forés existants jusqu'à la paroi rocheuse et installer de nouvelles canalisations;
- /// l'installation de tuiles avertissantes facilitant l'accès aux personnes ayant une déficience visuelle;
- /// la restauration des œuvres d'art du métro.

**Justification**

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement aux stations et aux tunnels du réseau initial. Pour la phase II, en incluant les montants prévus pour la gestion de projet et le transport en tunnel, un investissement majeur de 72,9 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection des 28 stations du prolongement des lignes 1 et 2 mises en service depuis 1976, des structures auxiliaires du Réseau du métro et du tunnel. En 2005, le programme Réno-Stations inclut le projet de réfection du système de drainage de la voûte en station, ainsi que le remplacement des panneaux alarme-incendie et la restauration de certaines œuvres d'art.

Devant l'envergure des travaux d'entretien à réaliser, tous les projets relatifs aux stations et au tunnel des prolongements de même qu'aux structures auxiliaires du métro ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Tous les travaux de rénovation seront effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

## Programme Réno-Stations - Phase II

NUMÉRO DE PROJET : **634370****Impacts**

La réalisation de ce projet permettra :

- ▀ de maintenir l'intégrité des installations;
- ▀ de minimiser les interventions curatives;
- ▀ de mettre en conformité aux normes et à la réglementation en vigueur;
- ▀ d'avoir des installations sécuritaires et fonctionnelles.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant | 12 326 |
| 2007          | 17 856 |
| 2008          | 23 671 |
| 2009          | 19 037 |
| 2010 et après | 0      |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>60 564</b> |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>72 890</b> |

**Taux de subvention***75 % des dépenses admissibles***Financement***Emprunt / R-027-1*

Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre d'entretien du matériel roulant du métro.

NUMÉRO DE PROJET : **721849**

### Nature

- ▀ Ajout d'une voie ainsi que d'un appareil de voie à la porte #1.
- ▀ Ajout de vérins et d'équipement de lavage à la porte #2.

### Justification

Le remplacement récent des draines de la série 300 par des tracteurs beaucoup plus lourds (38 000 lb) et l'augmentation du parc de véhicules viennent modifier les besoins opérationnels. Le manque de disponibilité des élévateurs de grande capacité devient donc un problème majeur pour cet atelier.

Le service de l'entretien du matériel roulant (EMR) est responsable de l'entretien des véhicules de travaux, dont 25 tracteurs diesel. Il pratique un entretien préventif (bi-annuel et annuel) et un entretien curatif lorsque survient un bris.

L'acquisition de véhicules de travaux ne pouvant circuler hors voie ferrée requiert l'ajout d'une voie accessible par rail (porte #1), ainsi que l'ajout de vérins et de cuves de récupération pour assurer le nettoyage sous les véhicules, et ce dans le but de maintenir la fiabilité et la disponibilité des véhicules de travaux.

### Impacts

Optimisation de la disponibilité des véhicules de travaux pour permettre leur utilisation dans des projets tels que Réno-Systèmes.

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant |       |
| 2007          | 300   |
| 2008          | 1 791 |
| 2009          |       |
| 2010 et après |       |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |              |
|-----------|--------------|
| TOTAL     |              |
| 2007-2009 | <b>2 091</b> |
| TOTAL     |              |
| Projet    | <b>2 091</b> |

#### Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

#### Financement

Emprunt



# Administratif

---

Machinerie, équipement et outillage

Matériel informatique

Matériel roulant

Fiches de projets

## Administratif

---

Le secteur Administratif comprend les projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique, de matériel roulant et des projets de patrimoine immobilier et infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Autobus ou Métro. Un montant de 122,6 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2007 à 2009, représentant 10,1 % des investissements totaux pour cette période. Les principaux projets du secteur Administratif sont :

- la mise en place d'un système de vente et de perception pour 97,5 millions de dollars;
- le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour 10,5 millions de dollars;
- l'acquisition et l'implantation de systèmes informatiques (14 millions de dollars), dont un module de formation en ligne « E-Learning » (3,8 millions de dollars), l'amélioration de la performance (4 millions de dollars) et l'optimisation des processus d'affaires (6,2 millions de dollars);
- le remplacement des plafonds acoustiques de la Tour GR pour 0,6 million de dollars.

De plus, nous présentons dans ce secteur les projets financés par le budget d'exploitation, de minibus pour le transport adapté et par le fonds de roulement, pour un total de 12,4 millions de dollars, représentant 1 % des investissements totaux :

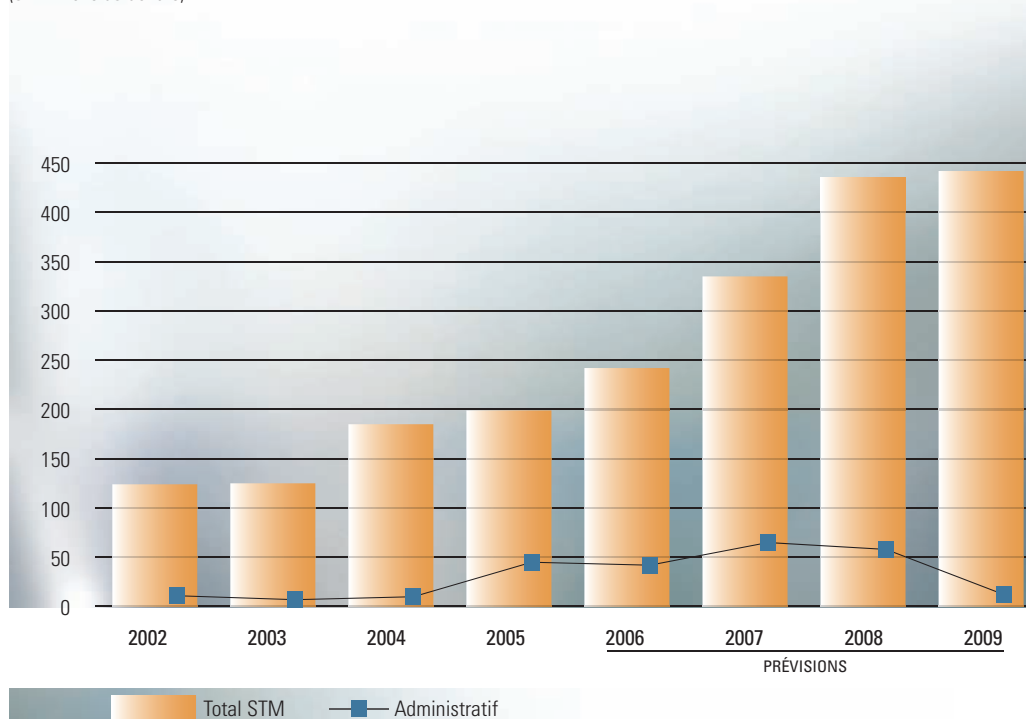
- les projets financés par le fonds de roulement pour 8,1 millions de dollars;
- l'achat de minibus urbains destinés au Transport adapté pour 4,3 millions de dollars.

Le total des investissements pour les trois prochaines années dans le secteur Administratif et autres représente 135 millions de dollars, soit 11,1 % des investissements totaux.

De 2002 à 2006, dans le secteur Administratif, nous retrouvons les projets financés par diverses sources de fonds qui, pour l'ensemble, représentent 13,1 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 114,8 millions de dollars ont été investis, dont 70,7 millions dans le système de vente et de perception.

## Évolution des dépenses d'investissement du secteur Administratif par rapport aux investissements totaux

(en millions de dollars)



## Machinerie, équipement et outillage

Au cours des trois prochaines années, 97,5 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 72,2 % du total des investissements du secteur.

Cet investissement est directement lié à la modernisation et au développement du système de vente et de perception pour les réseaux des autobus et du métro afin d'offrir à la clientèle un système adapté à ses besoins.

## Administratif

---

### Matériel informatique

Au cours des trois prochaines années, 22 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 16,3 % du total des investissements du secteur.

La Société prévoit mettre en place des projets d'amélioration de la performance qui répondent à quatre enjeux précis : l'optimisation de la gestion des garanties, l'optimisation des stocks, la gestion des revenus et recettes et la gestion de la main-d'œuvre. L'investissement prévu est de 4 millions de dollars.

La Société prévoit aussi développer une stratégie alternative de formation, appelée « E-Learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne aux participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu est de 3,8 millions de dollars.

La Société poursuit l'implantation d'un logiciel de l'entretien du patrimoine afin de mesurer ses activités et suivre l'état de ses actifs. L'investissement prévu est de 1,9 million de dollars.

### Matériel roulant

Au cours des trois prochaines années, 14,8 millions de dollars seront investis en matériel roulant, soit 11 % du total des investissements du secteur.

Cet investissement est directement lié au remplacement et à l'ajout de véhicules de service (10,5 millions de dollars). Les remplacements visent les véhicules ayant atteint leur durée de vie économique. De plus, un montant de 4,3 millions de dollars est prévu pour le remplacement de minibus au transport adapté.

## Système de vente et de perception

NUMÉRO DE PROJET : **18503****Nature**

Le projet vise la mise en place d'un système de vente et de perception afin d'améliorer la perception et la sécurité des recettes et d'offrir à la clientèle un réseau de vente mieux adapté à ses besoins.

**Justification**

En raison du contexte métropolitain dans lequel œuvre la Société et du fait que les systèmes de vente et de perception des autres autorités organisatrices de transport en commun ne répondent que partiellement aux attentes, ces autorités ont manifesté leur intérêt à participer à l'implantation et à l'exploitation du nouveau système de vente et de perception.

**La problématique – vente de titres**

Les pertes monétaires engendrées par l'indisponibilité de titres à vendre dans le métro et dans les agences ainsi que les coûts élevés du système de ravitaillement et de conciliation des recettes provenant de la vente des titres ont conduit la STM à revoir ses modes de fonctionnement. L'analyse de la situation a amené l'entreprise à mettre de l'avant un projet en vue d'optimiser le système de vente et de ravitaillement dans le métro.

**La problématique – perception**

Plusieurs études effectuées au cours des dernières années ont démontré la vulnérabilité de la STM en regard de la fraude et ont mis en évidence la faiblesse du contrôle visuel pouvant être exercé par le personnel. La multitude de titres devant être contrôlée visuellement, la vétusté des équipements de perception à bord des autobus, le caractère limité des informations de gestion, l'unicité de certains équipements de perception, l'évolution des technologies et le prolongement du métro, sont quelques-uns des facteurs qui obligent la Société à revoir en profondeur ses systèmes de vente et de perception actuels.

**Impacts**

Les impacts produits par l'implantation et l'exploitation du système de vente et de perception se feront sentir sur le plan de l'amélioration de la perception, de la sécurité des recettes et du service à la clientèle, ainsi que sur le plan de la performance opérationnelle, de la flexibilité tarifaire et de l'intégration du transport.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |        |
|---------------|--------|
| 2006 et avant | 70 779 |
| 2007          | 47 127 |
| 2008          | 45 178 |
| 2009          | 5 163  |
| 2010 et après | 619    |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |                |
|-----------|----------------|
| TOTAL     |                |
| 2007-2009 | <b>97 468</b>  |
| TOTAL     |                |
| Projet    | <b>168 866</b> |

**Taux de subvention**  
0 %

**Financement**  
Emprunt / R-010

## Remplacement et ajout de véhicules de service

NUMÉROS DE PROJET : **500205, 5003135, 5003136, 5004069-02****Nature**

Les projets visent le remplacement des véhicules de service qui ont atteint leur durée de vie utile.

**Justification**

La STM gère un parc de 415 véhicules de service. Afin d'assurer leur remplacement lorsqu'ils atteindront leur durée de vie économique, des investissements annuels sont nécessaires. Le groupe de la gestion du parc détermine quels véhicules doivent être remplacés et s'assure de leur utilisation optimale.

**Impacts**

La bonne gestion du parc des véhicules de service permet à la STM de répartir des coûts sur plusieurs années et d'éviter les fluctuations importantes de ses investissements. Elle permet aussi de maintenir le parc en bon état et de minimiser les coûts d'entretien.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant | 5 866 |
| 2007          | 3 751 |
| 2008          | 4 680 |
| 2009          | 2 042 |
| 2010 et après | 3 045 |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |               |
|-----------|---------------|
| TOTAL     |               |
| 2007-2009 | <b>10 473</b> |
| TOTAL     |               |
| Projet    | <b>19 384</b> |

**Taux de subvention**

0 %

**Financement**

Emprunt / R-038; R-056; R-070

Implantation de systèmes informatiques supportant l'amélioration de la performance

NUMÉRO DE PROJET : **530871**

### Nature

Le projet consiste en l'implantation de systèmes informatiques et la mise en place de processus basés sur les meilleures pratiques de gestion et vise quatre enjeux précis :

1. l'optimisation de la gestion des garanties;
2. l'optimisation des stocks;
3. la gestion des revenus et recettes;
4. la gestion de la main-d'œuvre.

### Justification

L'ensemble du projet d'amélioration de la performance met en place des systèmes informatiques supportant les processus basés sur les meilleures pratiques de gestion qui répondent aux besoins particuliers de l'environnement de la STM.

### Impacts

L'optimisation de la gestion des garanties augmentera la récupération des sommes dues et réduira les coûts d'entretien des autobus.

L'optimisation des stocks réduira la quantité de biens en inventaire, améliorera la disponibilité des biens opérationnels critiques, ainsi que la satisfaction de la clientèle.

La gestion des revenus diminuera les coûts de financement à court terme et générera des économies découlant de l'optimisation de l'approvisionnement des titres. De son côté, la gestion des recettes réduira le temps de connaissance des recettes voyageurs, tout en réduisant les risques associés à l'utilisation de systèmes informatiques désuets.

La gestion de la main-d'œuvre inclut la gestion de la rémunération et de la formation, ainsi que la planification de la main-d'œuvre et la mise en place de processus de gestion de la relève.

#### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant |       |
| 2007          | 3 163 |
| 2008          | 812   |
| 2009          |       |
| 2010 et après |       |

#### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

|           |              |
|-----------|--------------|
| TOTAL     |              |
| 2007-2009 | <b>3 975</b> |
| TOTAL     |              |
| Projet    | <b>3 975</b> |

**Taux de subvention**  
0 %

**Financement**  
Emprunt



## Implantation d'une formation en ligne « E-Learning »

NUMÉRO DE PROJET : **350007****Nature**

Le projet vise à implanter une stratégie alternative de formation et à développer des systèmes de soutien à la tâche. Cette stratégie alternative nommée « E-Learning » est une formation en ligne dispensée aux participants au moyen de technologies électroniques.

**Justification**

Au cours des prochaines années, des défis importants devront être relevés sur le plan de la formation. L'importance des départs à la retraite dans tous les métiers et les nombreux projets de la STM viendront créer une pression qui l'oblige à envisager des modes alternatifs de transmission, de développement et de maintien des compétences. Dans ce contexte, le « E-Learning » et le système de soutien à la tâche permettront de répondre à des enjeux d'efficacité et d'allocation des ressources.

**Impacts**

Il est généralement reconnu par la majorité des spécialistes que la transition de cours donnés en mode traditionnel en classe vers la formation donnée en mode « E-Learning » génère les gains suivants :

- /// la réduction de 30 % à 50 % de la durée de la formation théorique;
- /// l'accès juste à temps et juste assez;
- /// l'enthousiasme des employés pour la formation.

Il est également reconnu que le système de soutien à la tâche génère les bénéfices suivants :

- /// la réduction des coûts de formation;
- /// la réduction des coûts de maintenance et de création des procédures;
- /// la réduction des coûts de non-qualité.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant |       |
| 2007          | 730   |
| 2008          | 1 875 |
| 2009          | 1 154 |
| 2010 et après | 2 499 |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |              |
|-----------|--------------|
| TOTAL     |              |
| 2007-2009 | <b>3 759</b> |
| TOTAL     |              |
| Projet    | <b>6 258</b> |

**Taux de subvention**  
0 %

**Financement**  
Emprunt

SAP–Galaxie

NUMÉRO DE PROJET : **530870****Nature**

Le projet vise la mise en place d'un logiciel de gestion de l'entretien du patrimoine permettant d'optimiser les processus d'affaires et d'implanter un système d'information intégré afin de mesurer les activités et suivre l'état des actifs de la Société.

**Justification**

Les problématiques à résoudre dans le cadre de SAP–Galaxie touchent deux principaux aspects :

- le système d'information actuel est désuet, non intégré et non adapté aux besoins;
- les processus d'affaires nécessitent des améliorations importantes de façon à répondre à un enjeu majeur de l'entreprise, soit la réduction de ses coûts de fonctionnement.

**Impacts**

La finalité du projet consiste à assurer la réduction des coûts de fonctionnement par l'amélioration des éléments suivants :

- la connaissance des actifs;
- le traitement des demandes de services des clients;
- la fiabilité des actifs;
- la disponibilité des actifs;
- la performance des interventions.

**Calendrier des dépenses**

(en milliers de dollars)

|               |       |
|---------------|-------|
| 2006 et avant | 2 085 |
| 2007          | 1 889 |
| 2008          |       |
| 2009          |       |
| 2010 et après |       |

**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

|           |              |
|-----------|--------------|
| TOTAL     |              |
| 2007-2009 | <b>1 889</b> |
| TOTAL     |              |
| Projet    | <b>3 974</b> |

**Taux de subvention**  
0 %

**Financement**  
Emprunt



## Impact financier

---

Programme de financement

Impact des dépenses d'investissement  
sur l'endettement

Impact des dépenses d'investissement  
sur le service de la dette

Impact des dépenses d'investissement  
sur le budget d'exploitation

725 211,10 \$

739 715,32 \$

754 509,63 \$

69 599,82 \$

991,82 \$

91 65 \$

## Impact financier

### Programme de financement

Les besoins de financement à long terme des prochaines années représentent la portion capitalisable des investissements nécessaires au remplacement ou à la rénovation des actifs vieillissants, afin d'offrir un service adapté aux besoins de la clientèle. Ceux-ci auront un impact important sur l'endettement et sur le service de la dette.

L'estimation des besoins de financement à long terme est établie en tenant compte des prévisions d'investissements, de la capacité de réalisation, ainsi que des délais pour obtenir toutes les autorisations requises pour la réalisation des projets. Ces montants incluent les frais financiers et tiennent compte des subventions au comptant de 36 millions de dollars provenant de nos partenaires financiers.

### Programme de financement par secteur

(excluant la dette reliée aux trains de banlieue — en millions de dollars)

|   | 2007         | 2008         | 2009         |
|---|--------------|--------------|--------------|
| <b>Estimation des besoins de financement à long terme</b> |              |              |              |
| Réseau des autobus  | 80,1         | 119,1        | 166,8        |
| Réseau du métro   | 174,8        | 248,8        | 262,8        |
| Secteur Administratif                                     | 60,8         | 53,5         | 8,4          |
| Frais financiers  | 13,6         | 18,1         | 18,8         |
| <b>Total</b>  | <b>329,3</b> | <b>439,5</b> | <b>456,8</b> |
| <b>PROGRAMME DE FINANCEMENT <sup>(1)</sup></b>            | <b>350,0</b> | <b>425,0</b> | <b>450,0</b> |

<sup>1)</sup> Tient compte d'un solde à financer au 31 décembre 2006.

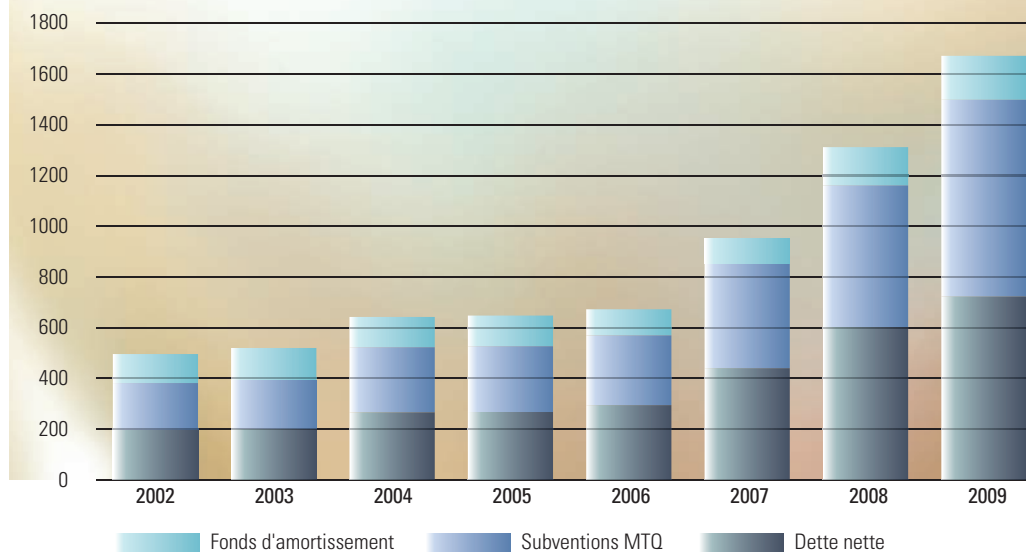
## Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement

De 2002 à 2006, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 8,09 %. Pour la période 2007-2009, elle passera à 49,54 %, reflétant le vieillissement des actifs et l'importance des investissements nécessaires à leur maintien.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation, excluant celle reliée aux trains de banlieue, totalisera 672,6 millions de dollars en 2006 et 1 671,9 millions de dollars en 2009. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

### Endettement

(excluant la dette reliée aux trains de banlieue — en millions de dollars)



|                       | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | PRÉVISIONS   |              |                |                |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
|                       |              |              |              |              | 2006         | 2007         | 2008           | 2009           |
| Fonds d'amortissement | 114,3        | 126,2        | 119,4        | 121,0        | 103,1        | 99,7         | 151,1          | 173,3          |
| Subventions MTQ       | 189,1        | 193,5        | 256,6        | 259,2        | 275,0        | 410,7        | 561,8          | 775,8          |
| Dette nette           | 192,6        | 200,1        | 266,4        | 267,5        | 294,5        | 440,4        | 599,0          | 722,8          |
| <b>Total</b>          | <b>496,0</b> | <b>519,8</b> | <b>642,4</b> | <b>647,7</b> | <b>672,6</b> | <b>950,8</b> | <b>1 311,9</b> | <b>1 671,9</b> |

## Impact financier

### Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette

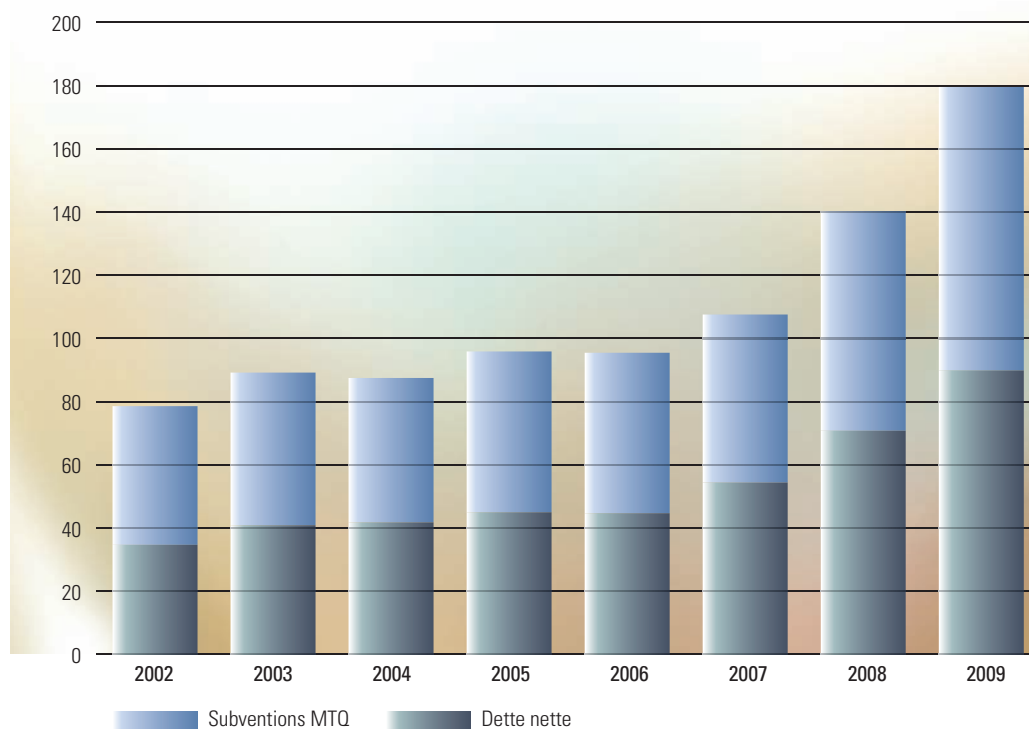
En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total (excluant celui des trains de banlieue) devrait se situer à 95,5 millions de dollars en 2006 pour atteindre 179,6 millions de dollars en 2009. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 29,34 % par rapport à 4,35 % pour la période de 2002 à 2006. Pour cette dernière période, l'augmentation est atténuée par la participation au comptant du gouvernement fédéral par le biais du programme *Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000* ainsi que celle de l'AMT dans certains projets du métro.

La portion du service de la dette admissible à une subvention, selon les différents programmes d'aide au transport en commun, passera donc de 53,7 % pour la période de 2002 à 2006, à 49,5 % pour la période de 2007 à 2009.

En 2007, le service de la dette net sera de 54,4 millions de dollars, représentant une augmentation de 9,7 millions de dollars par rapport à 2006. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 70,8 millions de dollars en 2008 et de 89,9 millions de dollars en 2009, tel que présenté ci-après.

### Évolution du service de la dette

(excluant le service de la dette reliée aux trains de banlieue — en millions de dollars)



|                                | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | PRÉVISIONS  |             |             |             |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                | 2006        | 2007        | 2008        | 2009        |             |             |             |             |
| Service de la dette brut       | 78,6        | 89,2        | 87,5        | 95,9        | 95,5        | 107,6       | 140,2       | 179,6       |
| Subventions MTQ                | 43,9        | 48,3        | 45,7        | 50,9        | 50,8        | 53,2        | 69,4        | 89,7        |
| <b>Service de la dette net</b> | <b>34,7</b> | <b>40,9</b> | <b>41,8</b> | <b>45,0</b> | <b>44,7</b> | <b>54,4</b> | <b>70,8</b> | <b>89,9</b> |



## Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation

### Tous les secteurs

(en millions de dollars)

|  | Prévision<br>2006 | 2007        | 2008        | 2009        | 2007 - 2009  |
|--|-------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Émissions courantes (excluant les trains)</b> |                   |             |             |             |              |
| Service de la dette brut                         | 95,5              | 96,6        | 88,8        | 87,6        | 273,0        |
| Subventions                                      | 50,8              | 48,3        | 44,0        | 42,7        | 135,0        |
| <b>Service de la dette net</b>                   | <b>44,7</b>       | <b>48,3</b> | <b>44,8</b> | <b>44,9</b> | <b>138,0</b> |
| <b>Nouvelles émissions projetées</b>             |                   |             |             |             |              |
| Service de la dette brut                         | 0,0               | 11,0        | 51,4        | 92,0        | 154,4        |
| Subventions                                      | 0,0               | 4,9         | 25,4        | 47,0        | 77,3         |
| <b>Service de la dette net</b>                   | <b>0,0</b>        | <b>6,1</b>  | <b>26,0</b> | <b>45,0</b> | <b>77,1</b>  |
| <b>Total du service de la dette</b>              |                   |             |             |             |              |
| Service de la dette brut                         | 95,5              | 107,6       | 140,2       | 179,6       | 427,4        |
| Subventions                                      | 50,8              | 53,2        | 69,4        | 89,7        | 212,3        |
| <b>Service de la dette net</b>                   | <b>44,7</b>       | <b>54,4</b> | <b>70,8</b> | <b>89,9</b> | <b>215,1</b> |
| Remboursement du fonds de roulement              | 1,2               | 1,5         | 1,7         | 2,3         | 5,5          |
| <b>Impact net sur le budget d'exploitation</b>   | <b>45,9</b>       | <b>55,9</b> | <b>72,5</b> | <b>92,2</b> | <b>220,6</b> |
| <b>Trains de banlieue</b>                        |                   |             |             |             |              |
| (en milliers de dollars)                         |                   |             |             |             |              |
|  | 2006              | 2007        | 2008        | 2009        | 2007 - 2009  |
| <b>Total du service de la dette</b>              |                   |             |             |             |              |
| Service de la dette brut                         | 5,7               | 2,0         | 0,0         | 0,0         | 2,0          |
| Subventions                                      | 5,7               | 2,0         | 0,0         | 0,0         | 2,0          |
| <b>Service de la dette net</b>                   | <b>0,0</b>        | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>   |





## Directive sectorielle – Immobilisations

### 1.0 OBJECTIFS

La présente directive sectorielle définit et précise les critères de capitalisation afin d'assurer une comptabilisation adéquate des immobilisations de la Société. Ses principaux objectifs sont :

- orienter la Société dans l'identification et la comptabilisation adéquate de ses immobilisations;
- uniformiser la capitalisation des immobilisations en établissant des règles claires;
- identifier les catégories d'immobilisations et la durée de vie aux fins de l'amortissement.

### 2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

La présente directive sectorielle s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le Manuel de présentation de l'information financière municipale publié par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

Les définitions de la terminologie comptable utilisée dans la présente sont montrées à l'Annexe 1.

### 3.0 PRINCIPES

#### 3.1 Critères de capitalisation

La Société comptabilise à titre d'immobilisations les **actifs** qui répondent aux critères suivants :

- ils ont été acquis, construits, développés ou mis en valeur en vue d'être utilisés de façon durable, soit une **durée de vie utile** supérieure à (3) trois ans; ET
- **ils procurent des avantages économiques futurs, ils sont destinés à être utilisés pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société, ils ont pour effet d'augmenter la durée d'utilisation originale ou d'accroître la capacité de service d'une immobilisation existante; ils ne doivent pas être destinés à être vendus dans le cours normal des activités de la Société; ET**
- ils ont un coût d'acquisition ou comportent des améliorations supérieur à 50 000 \$.

Dans la majorité des cas, l'immobilisation est inscrite au programme triennal des immobilisations de la Société.

#### 3.2 Améliorations

La Société capitalise également à titre d'immobilisations, les améliorations portées à ses immobilisations.

#### 3.3 Regroupements d'actifs

La Société considère que les critères de capitalisation s'appliquent sur l'ensemble résultant d'un regroupement d'actifs de même nature et non sur chacun des éléments le constituant. Ainsi, le choix de capitaliser sera fonction du respect de ces critères et de la valeur monétaire résultant de ce regroupement.

#### 3.4 Exclusion

Une dépense ne répondant pas aux principes énoncés ci-dessus ainsi que les dépenses d'entretien et de réparation sont considérées comme des dépenses d'exploitation et doivent être exclues du bilan de la Société.

Le mode de financement utilisé pour financer l'actif ou la dépense ne constitue pas un critère de capitalisation à considérer dans le processus de détermination d'une immobilisation. Seuls les critères ci-dessus devraient être pris en compte.

#### 3.5 Cession

Lors de la cession ou de la mise au rebut d'une immobilisation, le coût d'acquisition et l'amortissement cumulé de ce bien doivent être radiés des livres de la Société.

### 3.6 Présentation

La Société présente ses immobilisations au bilan et par grandes catégories, par voie de notes aux états financiers, telles que présentées à l'Annexe 2.

### 3.7 Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

À moins que l'utilisation prévue de l'immobilisation ne préconise le contraire, la méthode d'amortissement utilisée par la Société est la méthode linéaire, basée sur la durée de vie utile de l'immobilisation.

La durée de vie utile est établie par catégories d'immobilisations telles que défini à l'Annexe 2.

Les immobilisations en cours ne sont pas amorties. L'amortissement débute lors de la mise en service de celles-ci, soit à la date du transfert de l'immobilisation en cours vers la catégorie d'immobilisation finale appropriée.

### 3.8 Terrains

À des fins municipales, le coût du terrain fait partie de l'immobilisation servant à rendre des services municipaux. Conséquemment, le terrain rattaché à une immobilisation est amorti suivant le même taux applicable à l'immobilisation concernée.

### 3.9 Location - acquisition

L'actif financé par un contrat de location-acquisition est capitalisable en autant que :

- les avantages et les risques rattachés à la propriété sont, selon les termes du bail, transférés à la Société;
- le contrat prévoit le transfert de la propriété à la Société à l'expiration du bail;
- le bail contient une clause d'option d'achat à un prix de faveur.

## 4.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

---

L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par le trésorier de la Société.

## 5.0 RÉFÉRENCE

---

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



---

Francine Gauthier  
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

Historique : – Adoption : 2002 - 06 - 07  
– Révision : 2003 - 04 - 07  
– Révision : 2003 - 10 - 20

## Directive sectorielle – Immobilisations (annexe 1)

---

### Terminologie comptable

#### Actif

Les actifs sont les ressources économiques sur lesquelles la Société exerce un contrôle par suite d'opérations ou de faits passés, et qui sont susceptibles de lui procurer des avantages économiques futurs.

#### Améliorations

Les améliorations qui seront capitalisées sont celles permettant d'accroître le potentiel de service d'une immobilisation.

Le potentiel de service est accru lorsqu'on peut mesurer :

- une augmentation de la capacité de production,
- une augmentation de la durée de vie utile,
- une réduction des frais d'exploitation afférents,
- une amélioration de la valeur économique des extrants.

#### Amortissement

L'amortissement constitue la répartition du coût de l'actif sur les exercices au cours desquels il peut rendre des services à l'entreprise.

#### Amortissement cumulé

L'amortissement cumulé correspond au cumul de l'amortissement annuel d'un actif durant sa durée de vie utile.

#### Cession

Vente, destruction, vol, perte, mise au rancart ou expropriation d'un actif immobilisé.

#### Coût d'acquisition de l'actif immobilisé

Le coût d'acquisition de l'actif immobilisé est l'ensemble des coûts engagés pour l'acquisition, la construction, le développement, la mise en valeur ou l'amélioration de la valeur d'un actif immobilisé, notamment le prix de l'actif, le coût de la main-d'œuvre interne ainsi que les frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation.

Le coût de l'actif immobilisé est déterminé en tenant compte, selon le cas :

- du prix facturé ou dû selon un contrat (incluant les taxes et ristournes applicables);
- du prix déterminé par le tribunal d'expropriation lors d'une acquisition par expropriation;
- de la valeur actuelle de la partie en capital incluse dans le prix du loyer, à l'exclusion des frais accessoires, dans le cas d'une acquisition par contrat de location.

Le coût de la main-d'œuvre interne comprend tous les coûts admissibles encourus dans la réalisation du projet tels que définis à l'annexe 4 de la présente directive.

## Terminologie comptable

### Coût d'acquisition de l'actif immobilisé(suite)

Liste (non exhaustive) des frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation :

- frais de transport
- taxes de vente provinciale et fédérale -
- droits de douane
- frais de change étranger
- frais d'installation
- études préliminaires
- frais juridiques
- frais d'ingénierie
- coûts des permis
- frais de financement temporaire
- primes d'assurance versées durant la construction
- honoraires professionnels
- frais de formation dispensée par le fournisseur lors de l'acquisition d'un équipement, d'un logiciel, etc.

### Entretien et réparation

Coûts engagés pour le maintien du potentiel de service de l'immobilisation.

### Mise en service d'une immobilisation en cours

L'immobilisation en cours est transférée à la catégorie d'immobilisation appropriée lorsque la Société bénéficie des avantages économiques rattachés à l'immobilisation ou lorsque l'immobilisation est substantiellement terminée ou substantiellement occupée aux fins de sa destination initiale ou d'une nouvelle destination.

### Programme triennal d'immobilisations

Programme divisé en trois phases annuelles qui détaille pour chacune de celles-ci l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisations que prévoit engager ou effectuer la Société.

### Regroupement d'actifs

On parle d'un regroupement d'actifs lorsque plusieurs actifs sont nécessaires pour rendre opérationnel un bien, un système, un service ou lorsqu'ils font partie d'un programme d'acquisition ou de remplacement d'un parc, d'une flotte.

### Vie utile

La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le Manuel de présentation de l'information financière municipale, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois, la Société peut établir que dans certains cas (par exemple, le tunnel du métro) la durée de vie utile prévue soit plus longue (Annexe 2)

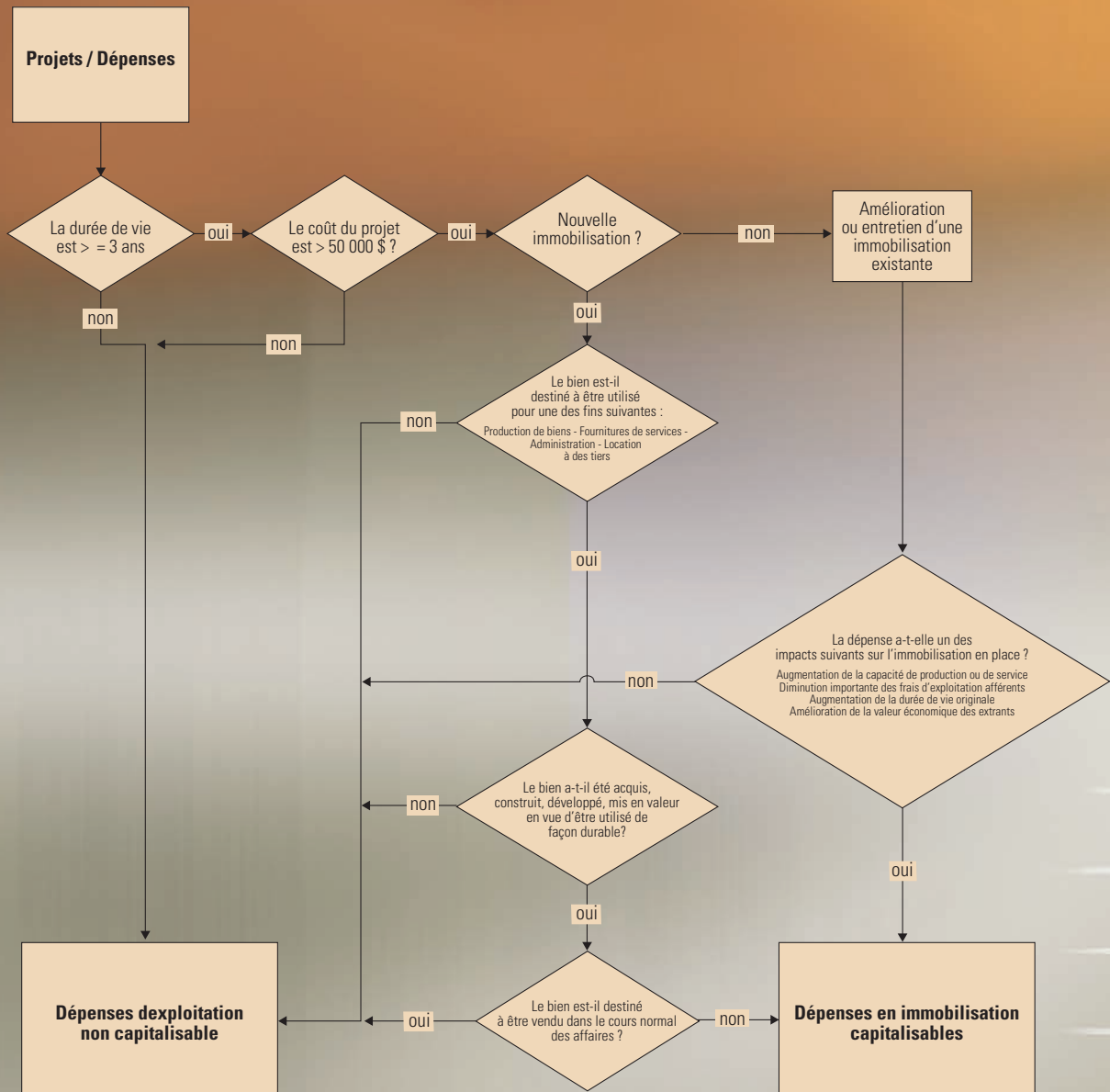


## Directive sectorielle – Immobilisations (annexe 2)

### Catégories d'immobilisations et vies utiles

| CATÉGORIES                                       | DESCRIPTION GÉNÉRALE  | VIE UTILE              |
|--|---|------------------------|
| TERRAINS   | Autres que ceux faisant parties intégrantes des infrastructures   | 40 ans                 |
| IMMEUBLES  | Édifices administratifs et centres d'attachement  | 40 ans                 |
|  | Garages souterrains   | 40 ans                 |
|  | Ateliers, garages et entrepôts  | 40 ans                 |
| RÉSEAU INITIAL<br>& PROLONGEMENTS<br>DU MÉTRO    | Équipements fixes   | 40 ans                 |
|  | Tunnels   | 100 ans                |
|  | Stations de métro   | 40 ans                 |
| AMÉLIORATIONS AUX<br>INFRASTRUCTURES<br>DU MÉTRO | Wagons  | 40 ans                 |
|  | Équipements fixes : (alimentation de traction, poste de redressement, signalisation et équipement de contrôle, systèmes de climatisation, escaliers mécaniques, édicules emporaires, etc.)                                  | 40 ans                 |
|  | Équipements fixes : (plomberie, canalisation d'incendie, systèmes de communication, appareils de voie et barres de guidage, appareils d'éclairage, câbles porteurs et isolateurs, édicules permanents, rails d'acier, etc.) | 25 ans                 |
|  | Revêtement des voûtes   | 25 ans                 |
|  | Tunnels   | 100 ans                |
| INFRASTRUCTURES<br>LOCALES                       | Stations de métro   | 40 ans                 |
|  | Wagons  | 40 ans                 |
|  | Voies réservées   | 20 ans                 |
|  | Terminus  | 40 ans                 |
| AMÉLIORATIONS<br>LOCATIVES                       | Stationnements incitatifs   | 20 ans                 |
|  | Abribus   | 20 ans                 |
|  | Améliorations locatives (Place Bonaventure)   | Durée restante du bail |
| MATÉRIEL ROULANT<br>AUTOBUS                      | Autobus   | 16 ans                 |
| MATÉRIEL ROULANT<br>MINIBUS                      | Minibus   | 5 ans                  |
| MATÉRIEL ROULANT<br>AUTRES                       | Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire < 50 000\$   | 5 ans                  |
|  | Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire > 50 000\$   | 10 ans                 |
| INFRASTRUCTURES<br>MÉTROPOLITAINES               | Voies réservées   | 20 ans                 |
|  | Terminus  | 40 ans                 |
|  | Stationnements incitatifs   | 20 ans                 |
| MOBILIER ET<br>EQUIPEMENT DE BUREAU              | Mobilier et équipement  | 10 ans                 |
|  | Micro-informatique (équipements, licences)  | 5 ans                  |
|  | Logiciels d'exploitation  | 10 ans                 |
| MACHINERIE,<br>OUTILLAGE ET<br>ÉQUIPEMENT        | Matériel, outillage et équipement   | 15 ans                 |
|  | Équipement – vérins   | 15 ans                 |

Règle de classification des dépenses en immobilisation



### Conditions de capitalisation de la main-d'œuvre interne

Pour que des coûts de main-d'œuvre interne soient capitalisables :

- 1) Les travaux faits par cette main-d'œuvre interne doivent être eux-mêmes de nature capitalisable, c'est-à-dire qu'ils doivent faire partie du coût d'acquisition d'un actif répondant aux critères énoncés au point 3.1 de la présente directive.
- 2) Toutes les heures directes travaillées à la réalisation des travaux sont capitalisables.
- 3) Seules les heures indirectes suivantes, effectuées par la main-d'œuvre interne affectée à la réalisation des travaux, peuvent être capitalisables :
  - a) heures de déplacement jusqu'au chantier et retour;
  - b) heures des activités de manutention et nettoyage reliées au projet;
  - c) heures de support au contremaître pour des travaux administratifs reliés au projet;
  - d) heures de réunions reliées à l'exécution du projet;
  - e) heures de recherches techniques reliées au projet.
- 4) Des coûts d'ingénierie (autres que ceux reliés à la recherche), de gestion de projets et de surveillance des travaux peuvent être capitalisés s'ils sont directement reliés à la conception et à la mise en service de l'actif, jusqu'à concurrence d'un montant maximum tel que défini dans les modalités du programme d'aide au transport en commun.
- 5) Tous les coûts d'analyse de pré faisabilité et de recherche de solutions (incluant les projets pilotes testant une solution potentielle) ne sont pas capitalisables.
- 6) Les coûts de la main-d'œuvre interne doivent être évalués et comptabilisés de façon détaillée : nature des travaux, fonctions requises pour l'exécution, heures d'exécution par activité et par fonction.
- 7) Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées au taux de facturation moyen à l'heure travaillée de la STM pour l'année où sont fait les travaux, par domaine d'emploi et par niveau salarial (s'il y a lieu), selon la grille de facturation émise par la division Budget, information de gestion et contrôle.
- 8) Toutes les heures capitalisables doivent être appuyées par des pièces justificatives dûment autorisées par le responsable du projet tel que défini par le plan de contrôle du projet, le cas échéant.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier  
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

Historique : – Adoption : 2002 - 06 - 07  
– Révision : 2003 - 04 - 07  
– Révision : 2003 - 10 - 20