

***Programme triennal
d'immobilisations***

2009-2010-2011

Société de transport de Montréal

Se donner les moyens pour assurer la croissance du transport collectif

Le Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011 de la Société de transport de Montréal présente les prévisions de ses dépenses d'investissement. Ce sont près de 2 milliards de dollars qui seront investis principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs ainsi que dans l'amélioration des services offerts à la clientèle.

La Société procédera à l'acquisition, sur trois ans, de 879 bus pour un montant total de 552 millions de dollars. Ce nombre inclut les 202 bus articulés, le remplacement des 410 autobus à plancher surbaissé de première génération, les nouveaux bus acquis dans le cadre du *Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun* et le renouvellement régulier du parc. L'acquisition de ces bus permettra d'augmenter les fréquences, d'assurer la livraison d'un service de qualité et d'améliorer la satisfaction de la clientèle.

Toujours dans le but d'améliorer son service à la clientèle, la STM investira plus de 60 millions de dollars au cours des trois prochaines années pour l'implantation de voies réservées, notamment sur une partie du boulevard Pie-IX. L'implantation de mesures prioritaires vise à assurer la rapidité des déplacements sur le réseau ainsi qu'un meilleur partage des infrastructures urbaines pour le transport collectif.

Par ailleurs, un nouveau centre de transport sera construit d'ici à 2012. Cette construction, de même que la réfection du Centre de transport Frontenac et de divers bâtiments, permettront de répondre aux besoins d'espaces liés à l'accroissement du parc de véhicules et à l'arrivée des bus articulés.

En outre, pour assurer la livraison d'un service sécuritaire et de qualité, la STM remplacera certains systèmes d'exploitation et divers équipements désuets.

Du côté du métro, les programmes mis en place ces dernières années se poursuivent. Il s'agit du programme Réno-Systèmes, qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation, des programmes de rénovations des stations qui a, entre autres, pour objectif de maintenir l'intégrité des installations et d'améliorer le service à la clientèle, ainsi que l'acquisition des voitures de métro qui remplaceront le matériel roulant mis en service en 1966.

Selon les modalités actuellement connues des différents programmes d'aide au transport collectif, 98 % des projets seraient admissibles à une subvention. Les gouvernements provincial, fédéral et municipal assumeront 68 % des investissements. Pour sa part, la STM en assumera la différence, soit 32 %, ce qui représente un montant de 637 millions de dollars sur trois ans.

Ces investissements, essentiels à la bonne marche des opérations et au développement de nouveaux services, continueront de créer une pression importante sur le budget. En effet, alors que le service de la dette net se chiffre à 69,7 millions de dollars en 2009, il s'élèvera à 117,8 millions de dollars en 2011, soit une hausse de plus de 169 %. Cette augmentation contribuera certainement à accroître le déficit structurel auquel fait face la Société. C'est pourquoi, elle réitère l'importance d'accorder au transport en commun de nouvelles sources de financement stables et récurrentes, sans quoi elle ne pourra pas en assurer le développement et soutenir sa croissance.



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 du conseil d'administration
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Madame Karin Marks

Maire de la Ville de Westmount

Madame Monique Worth *

Conseillère de la Ville de Montréal
Mairesse de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Dominic Perri *

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Marcel Tremblay

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Madame Brenda Paris

Représentante des clients du transport en commun

Madame Marie Turcotte

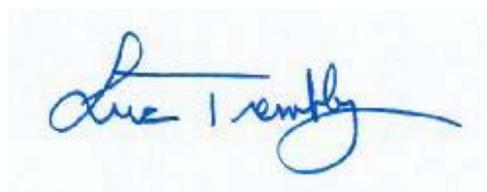
Représentante des clients du transport adapté

* Membres du Comité des finances

REMERCIEMENTS

L'élaboration du PTI 2009-2010-2011 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Société. Votre collaboration, votre dévouement, votre engagement, sont des facteurs clés qui ont permis, encore cette année, de présenter le PTI 2009-2010-2011

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement le personnel de la Division – gestion financière des projets au Service des finances ainsi que tous les membres du comité PTI.



Luc Tremblay

*Le trésorier et directeur du
Service des finances*

TABLE DES MATIÈRES

Approche globale

| | |
|---|---|
| Évolution des dépenses annuelles totales..... | 2 |
| Analyse sommaire des investissements 2009-2010-2011 | 2 |
| Analyse des subventions 2009-2010-2011 | 3 |
| Variation des dépenses d'investissement 2009 par rapport à 2008 | 4 |
| Principaux projets inscrits au PTI 2009-2010-2011 | 5 |

Impact financier

| | |
|---|----|
| Financement des dépenses d'investissement | 8 |
| Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement | 9 |
| Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette | 10 |

Approche sectorielle

| | |
|---|----|
| Répartition des dépenses d'investissement par secteur | 12 |
| Prévision des dépenses d'investissement | 14 |
| Fonds de roulement | 15 |
| Projets subventionnés..... | 16 |
| Projets non subventionnés | 23 |

Réseau des autobus (RDA)

| | |
|--|----|
| Matériel roulant | 27 |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | 27 |
| Machinerie, équipement et outillage | 28 |
| Fiches de projets | 29 |

Réseau du métro

| | |
|--|----|
| Matériel roulant | 41 |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | 41 |
| Machinerie, équipement et outillage | 42 |
| Fiches de projets | 43 |

Administratif

| | |
|--|----|
| Machinerie, équipement et outillage | 51 |
| Matériel informatique | 51 |
| Matériel roulant | 51 |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | 52 |
| Fiches de projets | 53 |

Saines pratiques de gestion de projets

| | |
|---|----|
| Gestion des investissements..... | 60 |
| Gestion du portefeuille de projets..... | 60 |
| Directive sectorielle immobilisations..... | 61 |
| Programmes d'aide au transport en commun..... | 68 |

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 Programme triennal d'immobilisations respectent les critères de capitalisation et permet d'uniformiser la capitalisation des immobilisations.

Les projets présentés dans la catégorie « subventionnés » sont basés sur les critères d'admissibilité établis par les programmes de *Sûreté transit*, la *Fiducie des infrastructures du transport en commun (FITC)*, les décrets 148-2007 (*Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes - PAGTCP*), 115-2007 (*Société de financement des infrastructures locales du Québec - SOFIL*) et 153-2007 (*Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun - PAGASTC*).

Les dépenses capitalisables incluent les dépenses en immobilisations, les frais financiers ainsi que les dépenses imputées au fonds de roulement. Les dépenses non capitalisables incluent les dépenses imputées au budget d'exploitation de la STM.

Les données historiques, soit de 2004 à 2007, excluent les frais financiers ainsi que les dépenses imputées au budget d'exploitation de la Société.

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

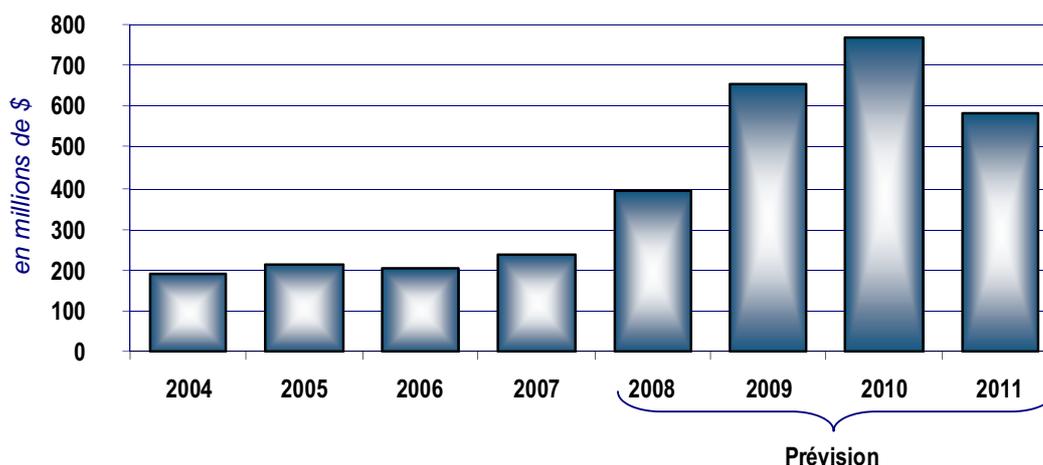
Approche globale

- Évolution des dépenses annuelles totales
- Analyse sommaire des investissements 2009-2010-2011
- Analyse des subventions 2009-2010-2011
- Variation des dépenses d'investissement 2009 par rapport à 2008
- Principaux projets inscrits au PTI 2009-2010-2011

APPROCHE GLOBALE

Au cours de la période de 2004 à 2008, la Société aura investi 1,2 milliard de dollars dans son patrimoine. Cette tendance s'accroîtra au cours des trois prochaines années alors que 2 milliards de dollars seront investis.

Évolution des dépenses annuelles totales



Analyse sommaire des investissements 2009-2010-2011

De 2009 à 2011, la Société prévoit investir près de 2 milliards de dollars, principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs, ainsi que dans l'augmentation et l'amélioration du service offert à sa clientèle. Les investissements apparaissant au présent PTI se composent des dépenses en immobilisations (dépenses capitalisables) et des dépenses d'exploitation (dépenses non capitalisables) requises pour la réalisation des projets.

| DÉPENSES D'INVESTISSEMENT <i>(en milliers de dollars)</i> | 2009 | 2010 | 2011 | Total |
|---|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Dépenses en immobilisations - capitalisées | 617 909 | 736 848 | 558 814 | 1 913 571 |
| Frais financiers | 20 051 | 24 658 | 17 055 | 61 764 |
| Dépenses d'exploitation - non capitalisées | 13 861 | 5 859 | 4 837 | 24 557 |
| Total | 651 821 | 767 365 | 580 705 | 1 999 892 |

Analyse des subventions 2009-2010-2011

Tel que mentionné précédemment, la Société de transport de Montréal investira près de 2 milliards de dollars. De ce montant, plus de 98,4 % seraient admissibles à une subvention provenant de nos différents partenaires financiers.

| DÉPENSES D'INVESTISSEMENT (Capitalisées et non capitalisées) (en milliers de dollars) | 2009 | 2010 | 2011 | Total | % |
|--|----------------|----------------|----------------|------------------|---------------|
| Subventionnées | 637 308 | 755 560 | 575 261 | 1 968 129 | 98,4% |
| Non subventionnées | 12 104 | 9 578 | 4 714 | 26 396 | 1,3% |
| Autres | 2 409 | 2 227 | 730 | 5 366 | 0,3% |
| Total | 651 820 | 767 365 | 580 705 | 1 999 891 | 100,0% |

Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention, le taux de subvention variant entre 50 et 100 %, la STM financera 32 % des investissements, soit un montant de 637 millions de dollars pour la période de 2009 à 2011. Nos partenaires financiers, soit les gouvernements provincial et fédéral ainsi que la Ville de Montréal, financeront la différence, soit 68 % des dépenses d'investissement de la Société représentant plus de 1,3 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 60 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 7 % et 1 % proviendra de la Ville de Montréal.

| Financement (en milliers de dollars) | 2009 | 2010 | 2011 | 2009-2011 (en dollars) | 2009-2011 (en %) |
|---|-------------|-------------|-------------|-----------------------------------|-----------------------------|
|---|-------------|-------------|-------------|-----------------------------------|-----------------------------|

FINANCEMENT DE NOS PARTENAIRES

| | | | | | |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------|
| Gouvernement provincial | 374 140 | 459 920 | 365 451 | 1 199 511 | 60,0% |
| Gouvernement fédéral | 47 073 | 39 811 | 52 862 | 139 746 | 7,0% |
| Ville de Montréal | 5 702 | 5 923 | 11 876 | 23 501 | 1,2% |
| Total | 426 915 | 505 654 | 430 189 | 1 362 758 | 68,1% |

FINANCEMENT DE LA STM

| | | | | | |
|------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| Budget d'exploitation | 4 083 | 2 724 | 741 | 7 548 | 0,4% |
| Projets spéciaux | 11 344 | 4 749 | 4 096 | 20 189 | 1,0% |
| Fonds de roulement | 2 304 | 2 172 | 730 | 5 206 | 0,3% |
| Financé sur emprunt | 207 175 | 252 066 | 144 949 | 604 190 | 30,2% |
| Total | 224 906 | 261 711 | 150 516 | 637 133 | 31,9% |

| | | | | | |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-------------|
| Financement total | 651 821 | 767 365 | 580 705 | 1 999 892 | 100% |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-------------|

APPROCHE GLOBALE

Variation des dépenses d'investissement 2009 par rapport à 2008

Par rapport à la prévision 2008, qui est de 390,6 millions de dollars, les dépenses d'investissement prévues pour 2009 sont de 651,8 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 261,2 millions de dollars ou 67 %. Cette forte hausse s'explique, entre autres, par l'acquisition d'autobus, la poursuite du programme Réno-Systèmes et le remplacement des voitures de métro.

| SECTEURS <i>(en milliers de dollars)</i> | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009-2011 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Réseau des autobus | 170 120 | 298 897 | 392 063 | 210 339 | 901 299 |
| Réseau du métro | 143 379 | 318 825 | 360 544 | 361 313 | 1 040 682 |
| Administratif | 72 922 | 31 691 | 12 531 | 8 323 | 52 545 |
| Autres | 4 164 | 2 409 | 2 227 | 730 | 5 366 |
| Total - Tous les secteurs | 390 585 | 651 821 | 767 365 | 580 705 | 1 999 892 |

Relativement à l'année 2008, le remplacement des autobus représente des investissements supplémentaires de 101,6 millions de dollars en 2009. Nous prévoyons recevoir 289 autobus en 2009 par rapport à 140 autobus qui étaient prévus en 2008.

Le programme Réno-Systèmes équivaut à des investissements en 2009 de 143,6 millions de dollars par rapport à 84,6 millions de dollars prévus en 2008. Cette variation de plus de 59 millions de dollars est occasionnée par le report en 2009 de certains projets tels que la livraison de la commande centralisée et les postes de ventilation St-Zotique, Viger, Clark et Ontario.

Finalement, la signature du contrat relativement à l'acquisition des voitures de métro devait se finaliser au cours de 2008. Le montant prévu en 2008 représentait les avances contractuelles que la STM devait déboursier à la signature du contrat. Étant donné que celle-ci a été dans l'obligation d'abandonner le gré à gré et d'aller en appel d'offres public, le montant prévu pour 2008 a été reporté en 2009, occasionnant ainsi une hausse des dépenses en 2009 de 110 millions de dollars par rapport à 2008.

Principaux projets inscrits au PTI 2009-2010-2011

Les investissements se répartissent sur plus de 142 projets. Toutefois, sept projets constituent plus de 88 % des investissements pour un montant de 1,8 milliard de dollars. Ces projets sont en lien direct avec le *Plan d'affaires 2007-2011* de la STM, dont une des priorités est d'être à l'écoute de ses clients. La stratégie consiste à fidéliser davantage la clientèle et à améliorer le service, amélioration qui, d'emblée, nécessitera une meilleure fiabilité de ses équipements. Ces projets sont les suivants :

| PROJETS (en milliers de dollars) | 2009 | 2010 | 2011 | Total |
|--|---------|---------|---------|-----------|
| Programme Réno-Systèmes | 148 098 | 122 196 | 148 035 | 418 329 |
| Acquisition des voitures de métro | 116 055 | 143 589 | 134 204 | 393 848 |
| Programmes de rénovation des stations | 21 071 | 53 197 | 51 220 | 125 488 |
| Acquisition d'autobus | 195 376 | 256 110 | 100 442 | 551 928 |
| Programme d'infrastructure au RDA | 69 284 | 57 470 | 62 572 | 189 326 |
| Mesures prioritaires au RDA | 11 151 | 37 289 | 12 457 | 60 897 |
| Remplacement des systèmes d'exploitation au RDA | 2 002 | 6 340 | 24 235 | 32 577 |
| Sous- total | 563 037 | 676 191 | 533 165 | 1 772 393 |
| GRAND TOTAL STM | 651 821 | 767 365 | 580 705 | 1 999 893 |
| POURCENTAGE | 86.4% | 88.1% | 91.8% | 88.6% |

- **Programme Réno-Systèmes (418,3 millions de dollars)** : ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Les objectifs visés sont l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro. De plus, certaines initiatives permettront également d'améliorer la communication à la clientèle, le sentiment de sécurité, le temps d'intervention en cas de panne des équipements ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite;
- **Acquisition des voitures de métro (393,8 millions de dollars)** : cette acquisition mènera au remplacement des voitures de métro MR-63 mises en service en 1966. Ces nouvelles voitures seront plus fiables et permettront d'améliorer la performance et l'attrait du transport en commun pour la population;

APPROCHE GLOBALE

- **Programmes de rénovation des stations du métro (125,5 millions de dollars)** : ces projets ont pour objectif de maintenir l'intégrité des installations et d'améliorer le service à la clientèle. La phase II du projet Réno-Stations est actuellement en cours (44,9 millions de dollars) ainsi que les travaux de sécurisation sur les composantes et les systèmes de bâtiment de la station Berri-UQAM (45,6 millions de dollars), alors que la phase III du programme Réno-Stations débutera en 2010, où le coût est actuellement estimé à 35 millions de dollars;
- **Acquisition de 879 autobus, dont 202 articulés (551,9 millions de dollars)** : la venue des autobus articulés permettra de hausser l'offre de service sur plusieurs axes de transport possédant un potentiel de croissance intéressant. De plus, au cours de cette période, 156 autobus seront ajoutés au parc actuel afin d'augmenter l'offre de service globale, telle que requis par le nouveau Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun. Finalement, avec l'accord du ministère des Transports du Québec, la Société remplacera de 2009 à 2011 quelque 410 autobus à plancher surbaissé de première génération ayant un manque chronique de fiabilité;
- **Programme d'infrastructure au Réseau des autobus (189,3 millions de dollars)** : ce programme inclut trois projets, soit la relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions (30,1 millions de dollars), la réfection des systèmes et des équipements du Centre Frontenac (30,4 millions de dollars) et la construction d'un nouveau centre de transport (128,8 millions de dollars). Le projet du Centre Legendre permettra, en plus d'améliorer la performance de l'entretien des autobus, d'assurer les installations nécessaires à l'entretien des autobus articulés qui, eux, permettront d'augmenter l'offre de service sur les axes plus achalandés. Les travaux qui seront effectués au Centre Frontenac ont pour objectif de maintenir l'intégrité des installations, la mise en conformité aux codes et normes en vigueur et la conservation de lieux adéquats pour le personnel. L'objectif du projet de construction d'un nouveau centre de transport est d'avoir les installations requises au Réseau des autobus pour être en mesure d'augmenter l'offre de service (+16 %) telle que planifiée dans le cadre du PAGASTC;
- **Mesures prioritaires au Réseau des autobus (60,9 millions de dollars)** : afin d'améliorer le service à la clientèle au Réseau des autobus, plusieurs mesures prioritaires seront implantées au cours des trois prochaines années. Ces mesures assureront la rapidité des déplacements sur le réseau ainsi qu'un meilleur partage des infrastructures urbaines pour le transport en commun. Les axes qui ont été priorisés pour les trois prochaines années sont Pie-IX, Saint-Michel, Beaubien, Rosemont, Notre-Dame, Henri-Bourassa, Sherbrooke Ouest et l'autoroute 25;
- **Remplacement des systèmes d'exploitation du Réseau des autobus (32,6 millions de dollars)** : ce remplacement d'équipements améliorera grandement les communications au Réseau des autobus. Le système d'information à la clientèle indiquera, en temps réel, les heures corrigées de passage des autobus à la suite de la mise en place de mesures d'atténuation des écarts occasionnés par divers incidents affectant le service planifié. La qualité du service en sera grandement améliorée, à la plus grande satisfaction de la clientèle. Ce projet qui devrait se terminer en 2013 est actuellement estimé à 131,9 millions de dollars.

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Impact financier

- 🕒 Financement des dépenses d'investissement
- 🕒 Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement
- 🕒 Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette

IMPACT FINANCIER

Financement des dépenses d'investissement

| (en milliers de dollars) | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009-2011 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| FINANCEMENT AU COMPTANT : | | | | | |
| Dépenses non capitalisables | | | | | |
| Budget d'exploitation | 2 840 | 2 517 | 1 110 | 741 | 4 368 |
| Budget de projets spéciaux | 22 603 | 11 344 | 4 749 | 4 096 | 20 189 |
| Total non capitalisables | 25 443 | 13 861 | 5 859 | 4 837 | 24 557 |
| Dépenses capitalisables | | | | | |
| Budget d'exploitation | 1 522 | 1 566 | 1 614 | 0 | 3 180 |
| Fonds de roulement | 3 989 | 2 304 | 2 172 | 730 | 5 206 |
| SOFIL | 70 435 | 36 792 | 38 213 | 76 614 | 151 619 |
| PAGASTC | 26 075 | 12 847 | 22 806 | 8 817 | 44 470 |
| Sûreté-transit | 7 576 | 8 342 | 0 | 0 | 8 342 |
| Total capitalisables | 109 597 | 61 851 | 64 805 | 86 161 | 212 817 |
| Sous-total financement au comptant : | 135 040 | 75 712 | 70 664 | 90 998 | 237 374 |
| FINANCEMENT SUR EMPRUNT : | | | | | |
| Emprunts non subventionnés | 100 452 | 207 175 | 252 066 | 144 949 | 604 190 |
| Emprunts subventionnés (provincial et fédéral) | 155 093 | 368 934 | 444 635 | 344 758 | 1 158 327 |
| Sous-total financement sur emprunt : | 255 545 | 576 109 | 696 701 | 489 707 | 1 762 517 |
| Financement total | 390 585 | 651 821 | 767 365 | 580 705 | 1 999 892 |
| Programme de financement | 150 000 | 550 000 | 660 000 | 560 000 | |

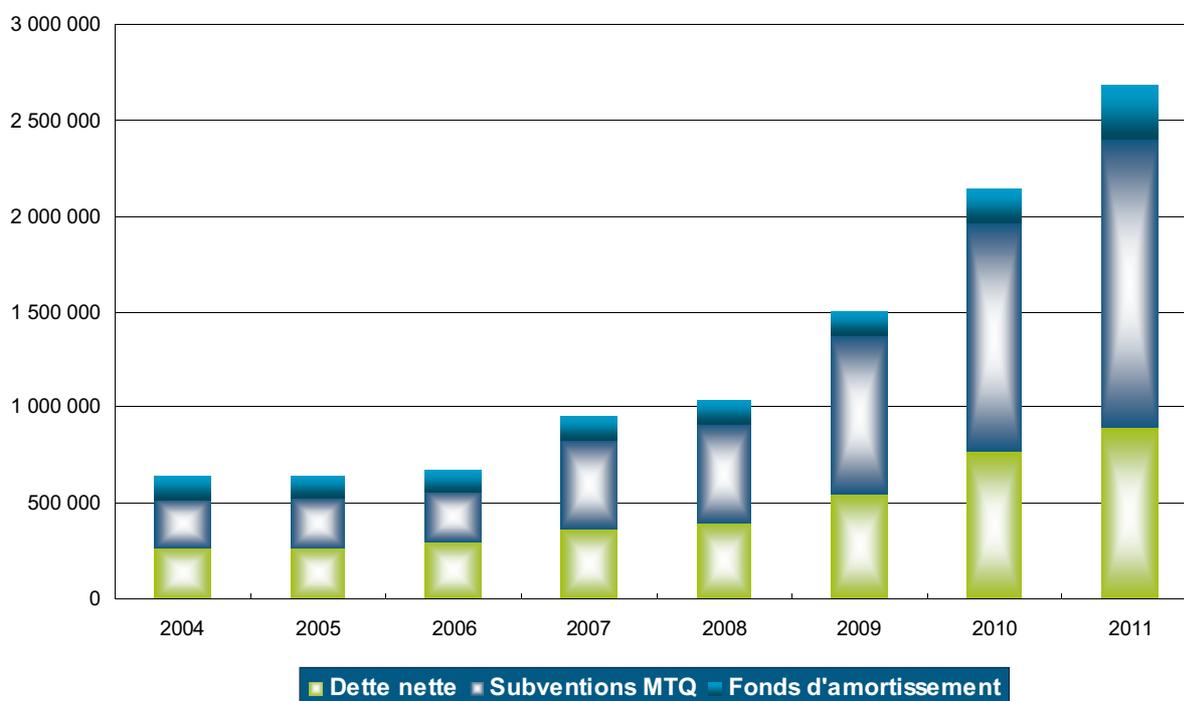
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement

De 2004 à 2008, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 19,9 %. Pour la période de 2009 à 2011, elle passera à 52,8 %, reflétant le niveau important des investissements nécessaires au maintien des actifs.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation totalisera 1 037,3 millions de dollars (avant subvention) en 2008 et 2 679,6 millions de dollars en 2011. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

Endettement

(excluant le service de la dette relié aux trains de banlieue - en millions \$)



| (en milliers de dollars) | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | Prévision | | |
|--------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | | | | 2009 | 2010 | 2011 |
| Fonds d'amortissement | 119 367 | 120 962 | 113 646 | 117 380 | 117 380 | 127 693 | 177 558 | 276 385 |
| Subventions MTQ | 256 590 | 259 198 | 262 424 | 464 521 | 524 213 | 828 045 | 1 195 943 | 1 501 427 |
| Dette nette | 266 401 | 267 472 | 296 421 | 369 270 | 395 710 | 553 032 | 769 627 | 901 840 |
| Total | 642 358 | 647 632 | 672 491 | 951 171 | 1 037 303 | 1 508 770 | 2 143 128 | 2 679 652 |

IMPACT FINANCIER

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

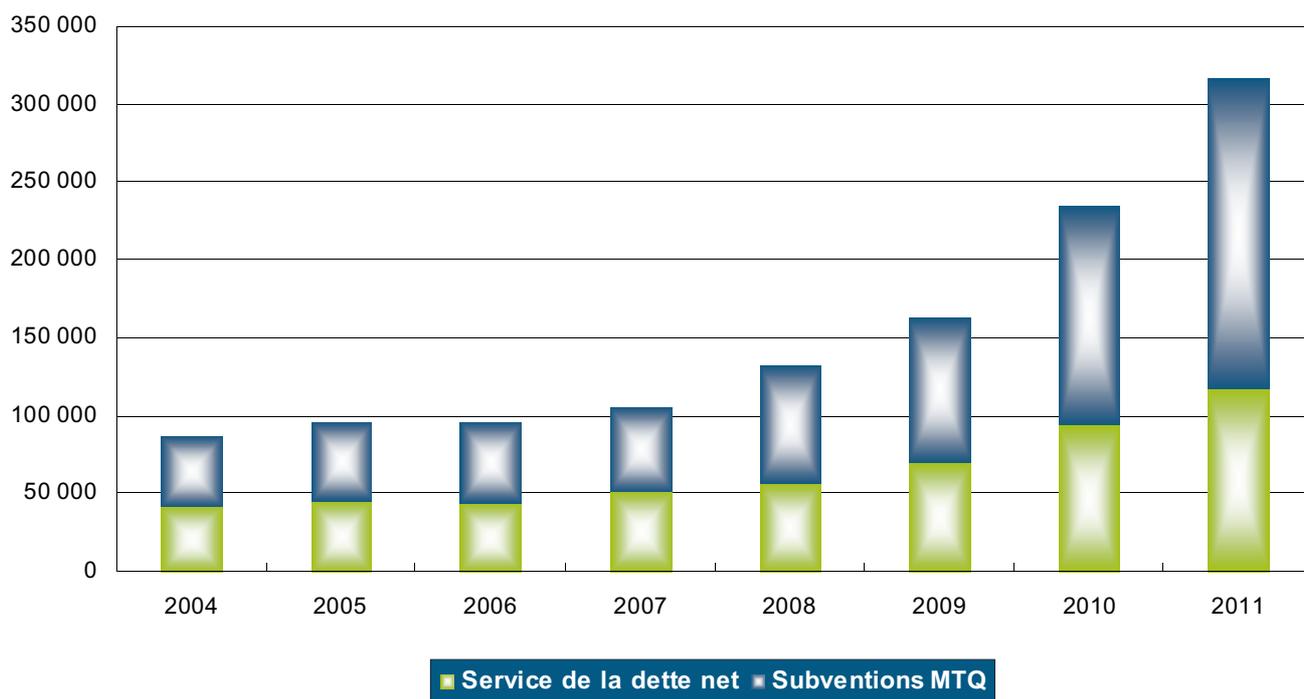
En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 132,5 millions de dollars en 2008 pour atteindre 316,8 millions de dollars en 2011. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 46,4 % par rapport à 6,9 % pour la période de 2004 à 2008. Cette augmentation est toutefois atténuée par la venue de nouveaux programmes de subventions au comptant. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ses actifs.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera donc de 53,3 % pour la période de 2004 à 2008 à 60,1 % pour la période de 2009 à 2011.

En 2009, le service de la dette net sera de 69,7 millions de dollars, représentant une augmentation de 13,1 millions de dollars par rapport à la prévision 2008. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 94,6 millions de dollars en 2010 et de 117,8 millions de dollars en 2011, tel que présenté ci-après :

Évolution du service de la dette

(excluant le service de la dette relié aux trains de banlieue - en millions \$)



| (en milliers de dollars) | | | | | | Prévision | | |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Service de la dette brut | 87 493 | 95 888 | 95 528 | 105 535 | 132 546 | 163 727 | 235 013 | 316 847 |
| Subventions MTQ | 45 689 | 50 855 | 50 763 | 53 630 | 75 924 | 94 042 | 140 434 | 199 072 |
| Service de la dette net | 41 804 | 45 033 | 44 765 | 51 906 | 56 622 | 69 684 | 94 579 | 117 775 |

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Approche sectorielle

- 🕒 Répartition des dépenses d'investissement par secteur
- 🕒 Prévision des dépenses d'investissement
- 🕒 Fonds de roulement
- 🕒 Projets subventionnés
- 🕒 Projets non subventionnés

APPROCHE SECTORIELLE

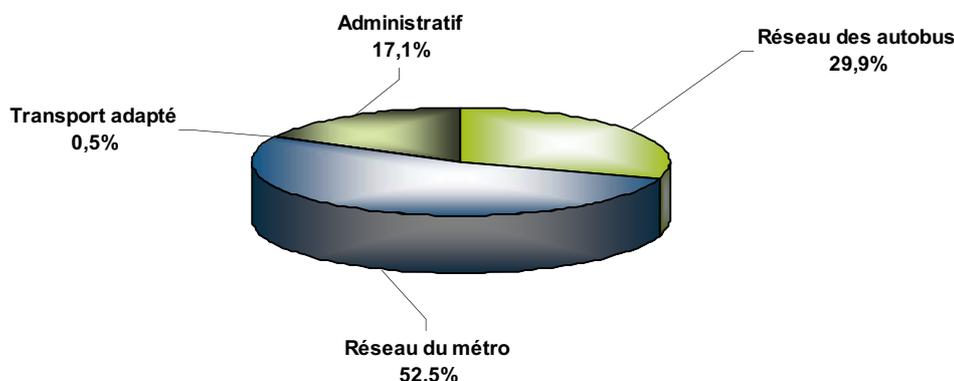
Répartition des dépenses d'investissement par secteur

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 (subventionnées et non subventionnées), par types (capitalisables et non capitalisables), 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 sécurité et 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. Ce fonds représente un montant réservé pour diverses dépenses capitalisables qui seront financées à même le budget d'exploitation et amorties sur une période de cinq ans.

De 2004 à 2008, quelque 82,4 % des dépenses d'investissement étaient dédiées aux réseaux d'autobus et de métro, soit 52,5 % au Réseau du métro et 29,9 % au Réseau des autobus. Le solde des investissements était consacré aux secteurs Transport adapté et Administratif, dont le principal projet était celui de Vente et perception.

Répartition des investissements de 2004 à 2008



APPROCHE SECTORIELLE

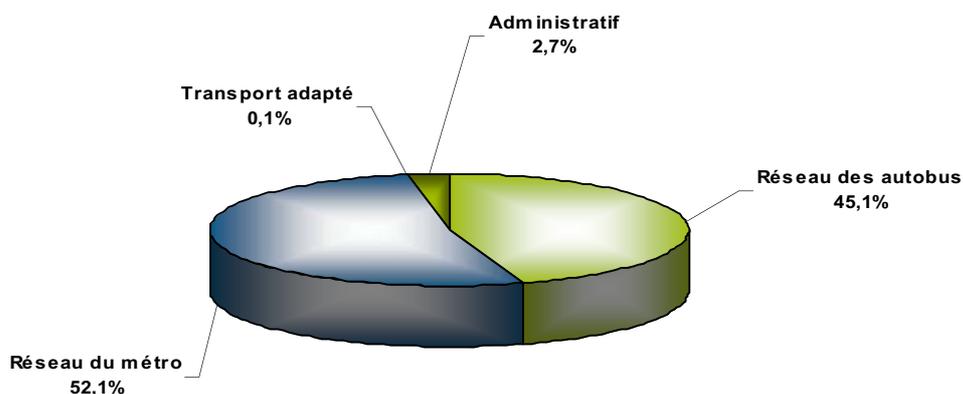
De 2009 à 2011, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 52,1 % et de 45,1 % pour le Réseau des autobus.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1 040,7 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, Réno-Stations (incluant la sécurisation de la station Berri-UQAM) et le remplacement des voitures de métro MR-63. Ces trois projets représentent plus de 90 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Afin d'augmenter le service, d'assurer la livraison d'un service de qualité, et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, plus de 901,7 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, le réaménagement des infrastructures, la mise en place de mesures prioritaires ainsi que le remplacement des systèmes d'exploitation (RSE).

Les projets du secteur Administratif et autres (incluant les autres sources de fonds) représentent 2,9 % des dépenses d'investissement totales de la Société, soit un montant de 57,5 millions de dollars. Le projet Vente et perception qui se terminera en 2009 représente 25,6 % des dépenses du secteur, soit un montant de 14,7 millions de dollars. Un montant de 22,3 millions de dollars sera investi au cours des trois prochaines années dans l'implantation de systèmes informatiques et dans la mise à jour de logiciels et d'équipements, représentant 38,8 % des dépenses du secteur Administratif. Le remplacement des véhicules de service ainsi que divers travaux effectués à l'atelier Villeray, à la Tour grande révision (GR) et au Centre de transport Saint-Michel complètent les investissements du secteur.

Répartition des investissements de 2009 à 2011



APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

| Famille de dépenses | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|-------------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|--------------------|
| Secteur - Réseau des autobus | | | | | | | | |
| Dépenses subventionnées | 182 488 | 166 170 | 295 112 | 389 526 | 210 339 | 894 977 | 153 911 | 1 397 546 |
| Dépenses non subventionnées | 8 417 | 1 978 | 2 135 | 923 | | 3 058 | | 13 453 |
| Total - Réseau des autobus | 190 905 | 168 148 | 297 247 | 390 449 | 210 339 | 898 035 | 153 911 | 1 410 999 |
| Secteur - Réseau du métro | | | | | | | | |
| Dépenses subventionnées | 594 636 | 141 989 | 318 034 | 360 260 | 361 313 | 1 039 607 | 1 490 789 | 3 267 021 |
| Dépenses non subventionnées | 2 112 | 1 390 | 790 | 284 | | 1 074 | | 4 576 |
| Total - Réseau du métro | 596 748 | 143 379 | 318 825 | 360 544 | 361 313 | 1 040 682 | 1 490 789 | 3 271 597 |
| Secteur - Transport adapté | | | | | | | | |
| Dépenses subventionnées | 3 825 | 1 972 | 1 650 | 1 614 | | 3 264 | | 9 061 |
| Dépenses non subventionnées | | | | | | | | |
| Total - Transport adapté | 3 825 | 1 972 | 1 650 | 1 614 | | 3 264 | | 9 061 |
| Secteur - Administratif | | | | | | | | |
| Dépenses subventionnées | 116 710 | 69 553 | 22 512 | 4 160 | 3 609 | 30 281 | 2 655 | 219 199 |
| Dépenses non subventionnées | 22 938 | 3 369 | 9 179 | 8 371 | 4 714 | 22 264 | 6 869 | 55 440 |
| Total - Administratif | 139 648 | 72 922 | 31 691 | 12 531 | 8 323 | 52 545 | 9 524 | 274 638 |
| Secteur - Autres | | | | | | | | |
| Fonds de roulement | 3 765 | 4 164 | 2 409 | 2 227 | 730 | 5 366 | | 13 295 |
| Total - Autres | 3 765 | 4 164 | 2 409 | 2 227 | 730 | 5 366 | | 13 295 |
| Tous les secteurs | | | | | | | | |
| Dépenses subventionnées | 897 659 | 379 684 | 637 308 | 755 560 | 575 261 | 1 968 129 | 1 647 356 | 4 892 827 |
| Dépenses non subventionnées | 33 467 | 6 737 | 12 104 | 9 578 | 4 714 | 26 396 | 6 869 | 73 469 |
| Fonds de roulement | 3 765 | 4 164 | 2 409 | 2 227 | 730 | 5 366 | | 13 295 |
| Total - Tous les secteurs | 934 891 | 390 585 | 651 820 | 767 365 | 580 705 | 1 999 892 | 1 654 225 | 4 979 591 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

FONDS DE ROULEMENT

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|---|-----------|--|-------|----------------------------------|--|--|--|---|------------|--|------------------|--|
| Administratif | | | | | | | | | | | | |
| Matériel informatique | | | | | | | | | | | | |
| | 922511 | Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) | NA | Cap. Non cap. | 2 837 | 1 600 | | | | | | 4 437 |
| | | | | Total | 2 837 | 1 600 | | | | | | 4 437 |
| Administratif | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| | 100001 | Échanges espaces | NA | Cap. Non cap. | 928 | 789 | 1 104 | 472 | | 1 576 | | 3 293 |
| | | | | Total | 928 | 964 | 1 209 | 526 | | 1 735 | | 3 627 |
| Total - Administratif | | | | Cap. Non cap. Total | 3 765 175 3 765 | 2 389 175 2 564 | 1 104 105 1 209 | 472 54 526 | | 1 576 159 1 735 | | 7 730 334 8 064 |
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| | 1554 | CT St-Denis : travaux de maintien en opération jusqu'en 2011 | NA | Cap. Non cap. | | 1 600 | 1 200 | 1 701 | 730 | 3 631 | | 5 231 |
| | | | | Total | | 1 600 | 1 200 | 1 701 | 730 | 3 631 | | 5 231 |
| Total - Réseau des autobus | | | | Cap. Non cap. Total | | 1 600 | 1 200 | 1 701 | 730 | 3 631 | | 5 231 |
| Total - Fonds de roulement | | | | Cap. Non cap. Total | 3 765 175 3 765 | 3 989 175 4 164 | 2 304 105 2 409 | 2 173 54 2 227 | 730 | 5 207 159 5 366 | | 12 961 334 13 295 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|--|-----------|-----------------------------------|-------|--------------|----------------|---------------|---------------|------|------|---------------|---------------|-----------------|
| Administratif | | | | | | | | | | | | |
| Machinerie, équipement et outillage | | | | | | | | | | | | |
| R-010 | 18503 | Système de vente et de perception | SOFIL | Cap. | 101 260 | 44 770 | 9 610 | | | 9 610 | | 155 640 |
| R-090 | | | | Non cap. | 7 130 | 18 076 | 5 124 | | | 5 124 | | 30 330 |
| | | | | Total | 108 390 | 62 846 | 14 734 | | | 14 734 | | 185 970 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|---------|---|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Administratif | | | | | | | | | | | | |
| Matériel roulant | | | | | | | | | | | | |
| R-038 | 500205 | Remplacement de véhicules de service 2003-2005 | SOFIL | Cap. | 3 584 | 489 | | | | | | 4 073 |
| | | | | Non cap. | 3 | | | | | | | 3 |
| | | | | Total | 3 587 | 489 | | | | | | 4 076 |
| R-070 | 5003135 | Remplacement et ajout de véhicules de service 2006-2008 | SOFIL | Cap. | 1 456 | 420 | 315 | | | 315 | | 2 191 |
| | | | | Non cap. | 33 | | | | | | | 33 |
| | | | | Total | 1 489 | 420 | 315 | | | 315 | | 2 224 |
| R-088 | 5003136 | Remplacement et ajout de véhicules de service 2007-2009 | SOFIL | Cap. | | 1 318 | 1 832 | | | 1 832 | | 3 150 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | 1 318 | 1 832 | | | 1 832 | | 3 150 |
| | 5003137 | Remplacement de véhicules de service 2009-2011 | SOFIL | Cap. | | | | 2 506 | 2 632 | 5 138 | 1 940 | 7 078 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | | | | 2 506 | 2 632 | 5 138 | 1 940 |
| | 5003138 | Ajout de véhicules de service 2009-2011 | SOFIL | Cap. | | | | 568 | 414 | 982 | 135 | 1 117 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | | | | 568 | 414 | 982 | 135 |
| R-056 | 5004069 | Remplacement de véhicules de service 2005-2007 | SOFIL | Cap. | 2 728 | 250 | | | | | | 2 978 |
| | | | | Non cap. | 88 | | | | | | | 88 |
| | | | | Total | 2 816 | 250 | | | | | | 3 066 |
| R-107 | 503318 | Remplacement et ajout de véhicules de service 2008-2010 | SOFIL | Cap. | | | 2 137 | 1 086 | 563 | 3 786 | 580 | 4 366 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | | | 2 137 | 1 086 | 563 | 3 786 | 580 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|------|---|-------|--------------|------------|--------------|--------------|--|--|--------------|--|--------------|
| Administratif | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| R-080 | 1359 | Atelier Villeray : réfection de la maçonnerie | SOFIL | Cap. | 31 | 5 | | | | | | 36 |
| | | | | Non cap. | 95 | | | | | | | 95 |
| | | | | Total | 126 | 5 | | | | | | 131 |
| | 568 | Atelier Villeray : réfection des réseaux de plomberie | SOFIL | Cap. | | 25 | 340 | | | 340 | | 365 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | 25 | 340 | | | 340 | | 365 |
| R-066 | 823 | Tour GR : remplacement des systèmes de CVAC | SOFIL | Cap. | 302 | 3 750 | 2 964 | | | 2 964 | | 7 016 |
| | | | | Non cap. | | 450 | 190 | | | 190 | | 640 |
| | | | | Total | 302 | 4 200 | 3 154 | | | 3 154 | | 7 656 |

| | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--|--|--|--------------|----------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
| Total - Administratif | | | | Cap. | 109 361 | 51 027 | 17 198 | 4 160 | 3 609 | 24 967 | 2 655 | 188 010 |
| | | | | Non cap. | 7 349 | 18 526 | 5 314 | | | 5 314 | | 31 189 |
| | | | | Total | 116 710 | 69 553 | 22 512 | 4 160 | 3 609 | 30 281 | 2 655 | 219 199 |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--|-------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | |
| Machinerie, équipement et outillage | | | | | | | | | | | | |
| R-080 | 1256 | Divers CT : remplacement de distributrices de carburant | SOFIL | Cap. | 35 | 100 | 180 | | | 180 | | 315 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 35 | 100 | 180 | | | 180 | | 315 |
| | 530000 | Acquisition d'équipements de lavage à l'atelier de camions | SOFIL | Cap. | | 585 | | | | | | 585 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | 585 | | | | | | 585 |
| R-002 | 562124-00 | Programme de remplacement des vérins | SOFIL | Cap. | 3 895 | 75 | 1 500 | | | 1 500 | | 5 470 |
| | | | | Non cap. | 26 | | | | | | | 26 |
| | | | | Total | 3 921 | 75 | 1 500 | | | 1 500 | | 5 496 |
| | 721759 | Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE) | SOFIL | Cap. | | | 1 100 | 5 950 | 23 100 | 30 150 | 93 251 | 123 401 |
| | | | | Non cap. | | 2 030 | 902 | 390 | 1 135 | 2 427 | 4 077 | 8 534 |
| | | | | Total | | 2 030 | 2 002 | 6 340 | 24 235 | 32 577 | 97 328 | 131 935 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------|--------|-------|--------------|--|------------|------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | | |
| Matériel informatique | | | | | | | | | | | | | |
| | 350008 | Hastus | SOFIL | Cap. | | | 156 | 1 479 | 2 415 | 4 050 | | 4 050 | |
| | | | | Non cap. | | 19 | | | 666 | | 666 | | 685 |
| | | | | Total | | 19 | 156 | 1 479 | 3 081 | 4 716 | | 4 735 | |
| | 350009 | SAGE | SOFIL | Cap. | | | 807 | | | 807 | | 807 | |
| | | | | Non cap. | | 158 | 141 | | | | 141 | | 299 |
| | | | | Total | | 158 | 948 | | | | 948 | | 1 106 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|----|-----------|-----------------------|-------|------|---------------|------|------|------|------|-------------|---------------|-----------------|
|----|-----------|-----------------------|-------|------|---------------|------|------|------|------|-------------|---------------|-----------------|

Réseau des autobus

Matériel roulant

| | | | | | | | | | | | | |
|--------|-----------|---|------------------|------------------|----------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|--|----------------|
| | 122520 | Autobus hybrides | SOFIL | Cap. Non cap. | | 2 968 | | | | | | 2 968 |
| | | | | Total | | 2 968 | | | | | | 2 968 |
| CA-118 | 201111-01 | Remplacement des autobus urbains 2003-2007 | PAGTCP | Cap. Non cap. | 157 368 | 1 559 | | | | | | 158 927 |
| | | | | Total | 157 368 | 1 559 | | | | | | 158 927 |
| R-078 | 201112-01 | Acquisition d'autobus articulés 2008-2012 | PAGTCP/ SOFIL | Cap. Non cap. | | 6 972 | 56 448 | 62 036 | 46 517 | 165 001 | | 171 973 |
| | | | | Total | | 6 972 | 56 448 | 62 036 | 46 517 | 165 001 | | 171 973 |
| R-079 | 500001 | Acquisition d'autobus 40 pieds 2007-2012 (option) | PAGTCP | Cap. Non cap. | 8 | 33 074 | 28 123 | 26 012 | | 54 135 | | 87 217 |
| | | | | Total | 8 | 33 074 | 28 123 | 26 012 | | 54 135 | | 87 217 |
| R-106 | 500001-01 | Remplacement des autobus à plancher surbaissé (APS 1) | PAGTCP | Cap. Non cap. | | | 85 112 | 122 449 | 36 291 | 243 852 | | 243 852 |
| | | | | Total | | | 85 112 | 122 449 | 36 291 | 243 852 | | 243 852 |
| R-064 | 500003 | Bureau de projet Autobus | PAGTCP | Cap. Non cap. | 1 338 | 1 025 | | | | | | 2 363 |
| | | | | Total | 1 338 | 1 025 | | | | | | 2 363 |
| | 500004 | Acquisition d'autobus (PQTC) | PAGASTC | Cap. Non cap. | | 52 151 | 25 693 | 45 613 | 17 634 | 88 940 | | 141 091 |
| | | | | Total | | 52 151 | 25 693 | 45 613 | 17 634 | 88 940 | | 141 091 |
| | 500005 | Bureau de projet - Autobus 40 pieds | PAGTCP | Cap. Non cap. | | | 1 216 | 1 137 | 990 | 3 343 | | 3 343 |
| | | | | Total | | | 1 216 | 1 137 | 990 | 3 343 | | 3 343 |
| | 999110 | Acquisition de minibus - navette OR | SOFIL | Cap. Non cap. | | | 1 211 | 618 | | 1 829 | | 1 829 |
| | | | | Total | | | 1 211 | 618 | | 1 829 | | 1 829 |

Réseau des autobus

Normes

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|------|--|-------|------------------|------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|--|--------------|
| R-066 | 1077 | CT Anjou : système de détection des gaz d'échappement sur la ventilation | SOFIL | Cap. Non cap. | 197 1 | 5 | | | | | | 202 1 |
| | | | | Total | 198 | 5 | | | | | | 203 |
| R-066 | 1083 | CT Legendre : enlèvement de réservoirs d'huiles usées et ajout de tuyauterie | SOFIL | Cap. Non cap. | 11 37 | 129 | | | | | | 140 37 |
| | | | | Total | 48 | 129 | | | | | | 177 |
| R-080 | 1383 | Mise à niveau des équipements pétroliers | SOFIL | Cap. Non cap. | 11 | 550 | 125 | 757 | 475 | 1 357 | | 1 918 |
| | | | | Total | 11 | 550 | 125 | 757 | 475 | 1 357 | | 1 918 |
| R-103 | 1559 | Divers CT : mise aux normes des postes de distribution de carburant | SOFIL | Cap. Non cap. | | 350 | 475 | 1 581 | 650 | 2 706 | | 3 056 |
| | | | | Total | | 350 | 475 | 1 581 | 650 | 2 706 | | 3 056 |
| | 982 | CT LaSalle : mise aux normes du poste de distribution du carburant | SOFIL | Cap. Non cap. | 346 1 | 5 | | | | | | 351 1 |
| | | | | Total | 347 | 5 | | | | | | 352 |
| R-069 | 996 | Divers bâtiments : mise aux normes des systèmes de dépoussiéreurs | SOFIL | Cap. Non cap. | 290 179 | 150 | | | | | | 440 179 |
| | | | | Total | 469 | 150 | | | | | | 619 |

Réseau des autobus

Patrimoine immobilier et infrastructures

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|--------|--|--------------------|------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|
| R-066 | 1065 | Divers bâtiments : remplacement de panneaux d'alarme-incendie | SOFIL | Cap. Non cap. | 112 | 675 | | | | | | 787 |
| | | | | Total | 112 | 675 | | | | | | 787 |
| R-066 | 1092 | Plateau Youville : optimisation de l'efficacité énergétique de la chaufferie | SOFIL | Cap. Non cap. | 1 719 1 | 100 | | | | | | 1 819 1 |
| | | | | Total | 1 720 | 100 | | | | | | 1 820 |
| R-080 | 1368 | Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain | SOFIL | Cap. Non cap. | 18 8 | 604 | | 745 | 760 | 1 505 | 730 | 2 857 8 |
| | | | | Total | 26 | 604 | | 745 | 760 | 1 505 | 730 | 2 865 |
| R-089 | 150000 | Sécurité dans les transports en commun | Sûreté- Transit | Cap. Non cap. | | 141 | 27 | | | 27 | | 168 |
| | | | | Total | | 141 | 27 | | | 27 | | 168 |
| R-095 | 1533 | Usine Crémazie : réaménagement du local de laboratoire électronique | SOFIL | Cap. Non cap. | | 200 | 158 | | | 158 | | 358 |
| | | | | Total | | 200 | 158 | | | 158 | | 358 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|---|-----------|--|---------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| | 1651 | Centralisation des systèmes d'alarme-incendie au CCA du CT Mont-Royal | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 48 | 664 | | 712 | | 712 |
| | 1760 | Divers bâtiments surface : rempl. de panneaux d'alarme incendie - Phase III | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 156 | 165 | 510 | 831 | | 831 |
| | 1935 | Bâtiment Crémazie : travaux 0-18 mois pour maintien en opération | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 500 | 1 658 | | 2 158 | | 2 158 |
| | 200000 | Aménagement de magasins dans le Centre Legendre et carrosserie | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | 444 | | | 444 | | 444 |
| R-078 | 201112-02 | Intégration opérationnelle des autobus articulés | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 1 79 | 762 1 848 | 477 2 592 | 319 2 227 | 218 96 | 1 014 4 915 | | 1 777 6 842 |
| | | | | | 80 | 2 610 | 3 069 | 2 546 | 314 | 5 929 | | 8 619 |
| R-101 | 301056 | CT Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment | PAGTCP / FITC | Cap. Non cap. Total | | 1 613 | 7 050 | 19 546 | 3 397 | 29 993 | | 31 606 |
| | | | | | | 100 | 125 | 255 | 75 | 455 | | 555 |
| | | | | | | 1 713 | 7 175 | 19 801 | 3 472 | 30 448 | | 32 161 |
| CA-113 | 350001-02 | Programme de mesures préférentielles pour autobus - Réseau prioritaire montréalais Phases I à IV | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 2 109 | 672 | 6 151 | 7 055 | 12 457 | 25 663 | 45 498 | 73 942 |
| | | | | | 227 | | | | | | | 227 |
| | | | | | 2 336 | 672 | 6 151 | 7 055 | 12 457 | 25 663 | 45 498 | 74 169 |
| CA-113 | 350002 | Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | 519 | 15 647 | | 16 166 | | 16 166 |
| | | | | | | | | 100 | 100 | 200 | | 200 |
| | | | | | | | | 519 | 15 747 | 100 | | 16 366 |
| | 350003 | Terminus Dorval | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | 2 134 | 3 182 | | 5 316 | | 5 316 |
| | | | | | | | | 100 | 100 | 200 | 600 | 800 |
| | | | | | | | 2 134 | 3 282 | 100 | 5 516 | 600 | 6 116 |
| | 350005 | Voie réservée Pie-IX | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | 5 000 | 30 234 | | 35 234 | | 35 234 |
| | 450000 | Acquisition de 400 abribus | PAGTCP / FITC | Cap. Non cap. Total | | | 2 583 | 878 | 3 583 | 7 044 | 7 385 | 14 429 |
| | | | | | | | | | 70 | 70 | 1 470 | 1 540 |
| | | | | | | | 2 583 | 878 | 3 653 | 7 114 | 8 855 | 15 969 |
| | 529997 | Infrastructures RDA - Phase II | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | 339 | 31 500 | 37 000 | 57 800 | 126 300 | | 126 300 |
| | | | | | | | 661 | 500 | 1 300 | 2 461 | 900 | 3 700 |
| | | | | | | 339 | 32 161 | 37 500 | 59 100 | 128 761 | 900 | 130 000 |
| R-055 | 529999 | Reloc. du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 9 572 | 54 695 | 28 582 | 32 | | 28 614 | | 92 881 |
| | | | | | 616 | 456 | 1 366 | 137 | | 1 503 | | 2 575 |
| | | | | | 10 188 | 55 151 | 29 948 | 169 | | 30 117 | | 95 456 |
| R-005 | 561908 | Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 2 725 | 1 700 | 1 400 | 1 060 | | 2 460 | | 6 885 |
| | | | | | 169 | | | | | | | 169 |
| | | | | | 2 894 | 1 700 | 1 400 | 1 060 | | 2 460 | | 7 054 |
| R-057 | 666 | Divers bâtiments : remplacement des panneaux de contrôle automatique des portes | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 53 | 160 | | | | | | 213 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 53 | 160 | | | | | | 213 |
| R-072 | 736 | CT Frontenac : remplacement des unités de thermopompes | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 234 | 150 | | | | | | 384 |
| | | | | | 2 | | | | | | | 2 |
| | | | | | 236 | 150 | | | | | | 386 |
| R-048 | 814160 | Atelier Crémazie : travaux de réfection | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 1 080 | 50 | 450 | | | 450 | | 1 580 |
| | | | | | 19 | | | | | | | 19 |
| | | | | | 1 099 | 50 | 450 | | | 450 | | 1 599 |
| Total - Réseau des autobus | | | | Cap. Non cap. Total | 181 122 1 365 182 488 | 161 220 4 950 166 170 | 289 325 5 787 295 112 | 385 817 3 709 389 526 | 206 797 3 542 210 339 | 881 939 13 038 894 977 | 146 864 7 047 153 911 | 1 371 145 26 401 1 397 546 |
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Machinerie, équipement et outillage | | | | | | | | | | | | |
| | 1650 | Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 540 | 2 255 | | 2 795 | | 2 795 |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 540 | 2 255 | | 2 795 | | 2 795 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|--|-----------|--|--------|----------------------------------|----------------|--------------|----------------|---------------|---------|----------------|---------------|------------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Machinerie, équipement et outillage | | | | | | | | | | | | |
| | 1943 | Atelier GR : rempl. des équipements de production | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | | 1 506 | | 1 506 | | 1 506 |
| CA-116 | 290011 | Réno-Systèmes - Phases I et II | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 456 066 360 | 84 541 88 | 142 682 912 | 111 260 71 | 111 513 | 365 455 983 | 57 780 | 963 842 1 431 |
| | 290012 | Réno-Systèmes - Phase III | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | 500 | 4 504 | 10 865 | 36 522 | 51 891 | 447 609 | 500 000 |
| R-057 | 438 | Atelier GR : modification des vérins servant aux voitures de métro | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 153 116 | 250 | 140 | 212 | | 352 | | 755 116 |
| R-071 | 695001 | Programme de remplacement des récurers-aspirateurs | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 839 | | | | | | 839 |
| | 695002 | Remplacement des récurers-aspirateurs - Phase II | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 739 | | | 739 | | 739 |
| CA-109 | 721128 | Poste de signalisation : remplacement des chargeurs et des batteries | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 2 514 | 35 | | | | | | 2 549 |
| CA-109 | 721603 | Réfection des connexions inductives J.S. | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 2 522 | 1 034 | | | | | | 3 556 |
| R-006 | 721732 | Remplacement des échelles d'évacuation | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 611 546 | 287 | | | | | | 898 546 |
| R-075 | 721861 | Remplacement des contacteurs de trolley des PR Youville et Beaugrand | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 9 15 | 473 | 54 | | | 54 | | 536 15 |
| | 721883 | Remplacement de la plateforme de lavage des radiers | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 467 | 934 | 155 | 1 556 | | 1 556 |
| CA-109 | 9211018 | Remplacement des transformateurs aux BPC | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 8 107 | 9 | | | | | | 8 116 |
| CA-109 | 9230557 | Amélioration de l'éclairage en tunnel - Phase I | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 3 927 | 311 | | | | | | 4 238 |
| CA-109 | 9230558 | Amélioration de l'éclairage en tunnel - Phase II | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 642 | 4 226 | 2 291 | | | 2 291 | | 7 159 |
| CA-52 | 9980175 | Remplacement des relais ACEC | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 3 778 983 | 301 | 262 | | | 262 | | 4 341 983 |
| CA-52 | 9980345 | Implantation de zones-test à microprocesseur | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 767 | 197 | 91 | 93 | | 184 | | 1 148 162 |
| | | | | | 767 | 280 | 130 | 133 | | 263 | | 1 310 |

| | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------|---|-------|----------------------------------|------------|--------------|--------------|------------|--|--------------|--|----------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Matériel informatique | | | | | | | | | | | | |
| R-087 | 721866 | Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 140 200 | 3 163 861 | 2 572 314 | 875 106 | | 3 447 420 | | 6 750 1 481 |
| | | | | | 340 | 4 024 | 2 886 | 981 | | 3 867 | | 8 231 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------|--|--------|----------------------------------|------------|-------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Matériel roulant | | | | | | | | | | | | |
| CA-31 | 171360 | Rénovation des voitures MR-63 | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 64 544 | 104 | 81 | | | 81 | | 64 729 |
| R-042 | 230005 | Acquisition des voitures de métro - Bureau de projet | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 7 264 7 | 6 082 | 115 168 887 | 142 292 1 297 | 132 937 1 267 | 390 397 3 451 | 787 057 5 749 | 1 190 800 9 207 |
| R-045 | 683169 | Réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73 | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 21 391 | 8 879 | 1 447 | | | 1 447 | | 31 717 |
| | | | | | 21 391 | 8 879 | 1 447 | | | 1 447 | | 31 717 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|---|-----------|---|---------------|---------------------------|------------------|-------|-------|--------|--------|----------------|------------------|--------------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Matériel roulant | | | | | | | | | | | | |
| R-104 | 683191 | Modification de la loge de conduite MR-73 (Annexe J) - Phase II | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 16 | 860 | 885 | 727 | 2 472 | | 2 488 |
| | 683204 | Remplacement des composants de portes MR-73 | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | 16 | 258 | 1 635 | 1 668 | 3 561 | 5 703 | 9 264 |
| | | | | | | | 258 | 1 635 | 1 668 | 3 561 | 5 703 | 9 264 |
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Normes | | | | | | | | | | | | |
| R-084 | 1153 | Centre Duvernay : remplacement de réservoirs d'huiles usées et de diesel | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 210 18 228 | 75 | | | | | | 285 18 303 |
| | 1322 | Centre d'attache Duvernay : mise aux normes des systèmes de ventilation | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 518 | | | | | | 518 |
| | 363 | Station Longueuil : mise aux normes du poste de ventilation naturelle | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 16 | 170 | | | | | | 186 |
| R-053 | 721709 | Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 221 | 67 | 1 233 | 1 465 | 610 | 3 308 | | 3 596 |
| R-041 | 721773 | Amélioration du poste de ventilation Bousquet | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 368 | 7 | 10 | 11 | 491 | 512 | | 887 |
| | | | | | 368 | 7 | 10 | 11 | 491 | 512 | | 887 |
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| R-065 | 1048 | Garages Beaugrand et Lionel-Groulx : réfection de la membrane d'étanchéité | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 9 | 50 | 250 | | | 250 | | 309 |
| | 1060 | Station Guy-Concordia : réfection des finis et éléments structuraux | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 50 | 400 | 512 | | 912 | | 962 |
| R-084 | 1061 | Plateau Youville : réfection de la tuyauterie de gicleurs | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 100 | 25 | 110 | 12 | 147 | | 247 |
| R-085 | 1105 | Station Beaubien : réfection des dalles de plancher des édicules | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 75 | 751 | 125 | 951 | | 951 |
| | 1117 | Tunnel L4 : travaux de remplacement de la tuyauterie d'incendie | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 5 | 264 | | | | | | 269 |
| | 1164 | Arrière-gare St-Michel : installation d'un système d'extincteurs automatiques | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 21 | 600 | 28 | | | 28 | | 649 |
| R-092 | 1181 | Station Berri : travaux de sécurisation sur les composantes et systèmes de bâtiment | PAGTCP / FITC | Cap. Non cap. Total | | 742 | 6 000 | 20 000 | 19 637 | 45 637 | 43 836 | 90 215 |
| | 1251 | Diverses stations : ajout de fosses de captage et de drainage | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 29 | 250 | 300 | | | 300 | | 579 |
| | 1252 | Station Guy-Concordia : réfection des dalles de plancher des édicules | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 50 | 350 | 456 | | 806 | | 856 |
| R-094 | 1257 | Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 1 000 | 500 | 1 008 | | 1 508 | | 2 508 |
| | 1257-1 | Programme de réfection du câblage électrique (22 stations) | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | 3 304 | 4 915 | 7 520 | 15 739 | 41 402 | 57 141 |
| | 1257-2 | Réseau initial (23) : mise à niveau des systèmes de bâtiment | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | | 5 399 | 5 507 | 10 906 | 61 505 | 72 411 |
| R-080 | 1263 | Divers bâtiments : travaux de réfection de toitures | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 26 | 200 | | | | | | 226 |
| | | | | | 26 | 200 | | | | | | 226 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|---|-----------|---|----------------|----------------------------------|------------------|------------|--------|--------|--------|----------------|------------------|-----------------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| | 1273 | Station Crémazie : corrections des infiltrations aux habitations Henri-Gratton | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 336 | | | | | | 336 |
| | 1482 | Station McGill : mise à niveau des systèmes de bâtiment | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | 362 | 1 573 | 2 500 | 4 435 | 40 148 | 44 583 |
| | 1531 | Plateau Youville : sécurisation des bâtiments | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | | 358 | 2 916 | 3 274 | | 3 274 |
| | 1564 | Stations Place-d'Armes et St-Laurent : réfection de toitures | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 452 | | | 452 | | 452 |
| | 1605 | Diverses stations : ajout d'éclairage | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | 25 | | 218 | | 218 | | 243 |
| | 1772 | Station Champ-de-Mars : réfection de la structure du vitrail | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 300 | 645 | | 945 | | 945 |
| | 1815 | Garage et fosse Montmorency : modification des systèmes de ventilation | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 600 | 312 | | 912 | | 912 |
| | 1835 | Stations Henri-Bourassa et de la Concorde : travaux de réfection des finis muraux | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | | 932 | 250 | 1 182 | | 1 182 |
| R-049 | 186 | Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 378 191 | 200 | 200 | 583 | 383 | 1 166 | | 1 744 191 1 935 |
| R-089 | 250001 | Sécurité dans les transports en commun - Bureau de projet | Sûreté-Transit | Cap. Non cap. Total | 451 | 9 709 | 10 731 | | | 10 731 | | 20 891 |
| | 250002 | Sécurité dans les transports en commun - Hors bureau de projet | Sûreté-Transit | Cap. Non cap. Total | 33 | 252 -33 | 364 | | | 364 | | 616 |
| | 280 | Révision de la climatisation des postes de relais | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 17 | 75 | | | | | | 92 |
| R-047 | 336 | Station Berri-UQAM : réfection des murs et des fissures | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 265 14 | 3 | | | | | | 268 14 282 |
| R-005 | 562137-00 | Atelier GR : réfection des systèmes CVAC (Phases I et II) | PAGTCP / FITC | Cap. Non cap. Total | | | 2 162 | 5 825 | | 7 987 | | 7 987 |
| R-020 | 568316 | Programme de réfection de fenêtres, portes et cadres | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 211 2 | | 50 | 210 | | 260 | | 471 2 473 |
| | 570162 | Plateau Youville : amélioration de l'éclairage à divers endroits | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 5 | 600 | 125 | | | 125 | | 730 |
| R-027 | 634370 | Programme Réno-Stations - Phase II | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | 17 351 | 13 447 | 15 071 | 23 197 | 6 583 | 44 851 | | 75 649 |
| | 634371 | Programme Réno-Infrastructure métro | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | | | 10 000 | 25 000 | 35 000 | | 35 000 |
| | 675 | Station Angrignon : réfection de la toiture | SOFIL | Cap. Non cap. Total | | | 500 | 6 326 | | 6 826 | | 6 826 |
| R-057 | 705 | Stations de métro : ajout de drainage aux fosses de grilles gratte-pieds | SOFIL | Cap. Non cap. Total | 110 | 20 | | | | | | 130 |
| R-082 | 721849 | Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre EMR | PAGTCP | Cap. Non cap. Total | | 696 | 333 | 1 128 | | 1 461 | | 2 157 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|---|-----------|---|-------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| | 898 | Station Préfontaine : réfection de la toiture | SOFIL | Cap. | | | | | 4 990 | 4 990 | | 4 990 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | | | | 4 990 | 4 990 | | 4 990 |
| | 951 | Faisceau Youville : construction d'une salle de formation | SOFIL | Cap. | 21 | 237 | | | | | | 258 |
| | | | | Non cap. | 2 | | | | | | | 2 |
| | | | | Total | 23 | 237 | | | | | | 260 |
| Total - Réseau du métro | | | | | Cap. | 592 149 | 140 990 | 315 882 | 358 746 | 360 046 | 1 034 673 | 3 252 852 |
| | | | | | Non cap. | 2 487 | 999 | 2 153 | 1 514 | 1 267 | 4 934 | 14 169 |
| | | | | | Total | 594 636 | 141 989 | 318 034 | 360 260 | 361 313 | 1 039 607 | 3 267 021 |
| Transport adapté | | | | | | | | | | | | |
| Matériel roulant | | | | | | | | | | | | |
| | 400000 | Minibus - Transport adapté | MTQ | Cap. | 2 799 | 1 521 | 1 567 | 1 614 | | 3 181 | | 7 501 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 2 799 | 1 521 | 1 567 | 1 614 | | 3 181 | | 7 501 |
| Transport adapté | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| R-057 | 700 | CT Saint-Michel : révision du système CVAC | SOFIL | Cap. | 719 | 1 | | | | | | 720 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 719 | 1 | | | | | | 720 |
| R-066 | 932 | CT Saint-Michel : réaménagement des groupes Mobilier urbain et Entretien des terrains | SOFIL | Cap. | 303 | 150 | | | | | | 453 |
| | | | | Non cap. | 4 | | | | | | | 4 |
| | | | | Total | 307 | 150 | | | | | | 457 |
| R-095 | 1064 | CT Saint-Michel : augmentation de la capacité de l'entrée électrique | SOFIL | Cap. | | 300 | 83 | | | 83 | | 383 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | 300 | 83 | | | 83 | | 383 |
| Total - Transport adapté | | | | | Cap. | 3 821 | 1 972 | 1 650 | 1 614 | | 3 264 | 9 057 |
| | | | | | Non cap. | 4 | | | | | | 4 |
| | | | | | Total | 3 825 | 1 972 | 1 650 | 1 614 | | 3 264 | 9 061 |
| Total - Projets subventionnés | | | | | Cap. | 886 454 | 355 209 | 624 054 | 750 337 | 570 452 | 1 944 843 | 4 821 064 |
| | | | | | Non cap. | 11 205 | 24 475 | 13 254 | 5 223 | 4 809 | 23 286 | 71 762 |
| | | | | | Total | 897 659 | 379 684 | 637 308 | 755 560 | 575 261 | 1 968 129 | 4 892 827 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS NON SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|--|-----------|--|-------|--------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|------------------|--------------------|
| Administratif | | | | | | | | | | | | |
| Matériel informatique | | | | | | | | | | | | |
| | 111 | Continuité informatique des systèmes critiques de la STM | NA | Cap. | | 177 | 1 886 | 312 | | 2 198 | | 2 375 |
| | | | | Non cap. | | 39 | 204 | 315 | | 519 | | 558 |
| | | | | Total | | 216 | 2 090 | 627 | | 2 717 | | 2 933 |
| CA-117 | 230869 | SAEIC étapes 1 et 2 | NA | Cap. | 17 360 | 10 | | | | | | 17 370 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 17 360 | 10 | | | | | | 17 370 |
| R-068 | 300112 | Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI)- Volet infrastructure technologique | NA | Cap. | 1 501 | 719 | | | | | | 2 220 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 1 501 | 719 | | | | | | 2 220 |
| | 300113 | Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI 2009-2012) | NA | Cap. | | | 2 104 | 3 763 | 3 584 | 9 451 | 3 029 | 12 480 |
| | | | | Non cap. | | | | 99 | | 99 | | 99 |
| | | | | Total | | | 2 104 | 3 862 | 3 584 | 9 550 | 3 029 | 12 579 |
| | 350007 | Implantation d'une formation en ligne «E-Learning» | NA | Cap. | | | 357 | 1 080 | 1 101 | 2 538 | 3 840 | 6 378 |
| | | | | Non cap. | | | 52 | | | 52 | | 52 |
| | | | | Total | | | 409 | 1 080 | 1 101 | 2 590 | 3 840 | 6 430 |
| | 350010 | Refonte du site internet | NA | Cap. | | | 1 197 | 983 | | 2 180 | | 2 180 |
| | | | | Non cap. | | 126 | 221 | 160 | 29 | 410 | | 536 |
| | | | | Total | | 126 | 1 418 | 1 143 | 29 | 2 590 | | 2 716 |
| R-025 | 530870 | Implantation de SAP Galaxie | NA | Cap. | 3 109 | 654 | | | | | | 3 763 |
| | | | | Non cap. | 417 | | | | | | | 417 |
| | | | | Total | 3 526 | 654 | | | | | | 4 180 |
| R-077 | 530871 | Implantation de divers systèmes informatiques : amélioration de la performance | NA | Cap. | 448 | 1 014 | 1 458 | 1 651 | | 3 109 | | 4 571 |
| | | | | Non cap. | 33 | 630 | 25 | 8 | | 33 | | 696 |
| | | | | Total | 481 | 1 644 | 1 483 | 1 659 | | 3 142 | | 5 267 |
| R-083 | 530872 | Mise à niveau SAP à la version "mySAPERP" | NA | Cap. | | | 1 675 | | | 1 675 | | 1 675 |
| | | | | Non cap. | 70 | | | | | | | 70 |
| | | | | Total | 70 | | 1 675 | | | 1 675 | | 1 745 |
| Total - Administratif | | | | Cap. | 22 418 | 2 574 | 8 677 | 7 789 | 4 685 | 21 151 | 6 869 | 53 012 |
| | | | | Non cap. | 520 | 795 | 502 | 582 | 29 | 1 113 | | 2 428 |
| | | | | Total | 22 938 | 3 369 | 9 179 | 8 371 | 4 714 | 22 264 | 6 869 | 55 440 |
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | |
| Machinerie, équipement et outillage | | | | | | | | | | | | |
| R-093 | 14473 | Acquisition d'outillage APS 2008-2010 | NA | Cap. | | 681 | 694 | 707 | | 1 401 | | 2 082 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | | 681 | 694 | 707 | | 1 401 | | 2 082 |
| R-040 | 5202070 | Remplacement des équipements de production et outillage 2003-2008 | NA | Cap. | 1 418 | 79 | | | | | | 1 497 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 1 418 | 79 | | | | | | 1 497 |
| R-081 | 520210 | Remplacement ou réparation des équipements de production 2008-2010 | NA | Cap. | 38 | 962 | 1 343 | 216 | | 1 559 | | 2 559 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 38 | 962 | 1 343 | 216 | | 1 559 | | 2 559 |
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | |
| Matériel informatique | | | | | | | | | | | | |
| R-025 | 530869-01 | Implantation du progiciel SAP PM - Entretien RDA | NA | Cap. | 6 160 | 99 | 98 | | | 98 | | 6 357 |
| | | | | Non cap. | | | | | | | | |
| | | | | Total | 6 160 | 99 | 98 | | | 98 | | 6 357 |
| Réseau des autobus | | | | | | | | | | | | |
| Normes | | | | | | | | | | | | |
| R-052 | 5302106 | Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement | NA | Cap. | 763 | 157 | | | | | | 920 |
| | | | | Non cap. | 38 | | | | | | | 38 |
| | | | | Total | 801 | 157 | | | | | | 958 |
| Total - Réseau des autobus | | | | Cap. | 8 379 | 1 978 | 2 135 | 923 | | 3 058 | | 13 415 |
| | | | | Non cap. | 38 | | | | | | | 38 |
| | | | | Total | 8 417 | 1 978 | 2 135 | 923 | | 3 058 | | 13 453 |

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS NON SUBVENTIONNÉS

| RE | No projet | Description du projet | Subv. | Type | 2007 et avant | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2009 à 2011 | 2012 et après | Total du projet |
|---|-----------|--|-------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|--------------------|
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Machinerie, équipement et outillage | | | | | | | | | | | | |
| R-071 | 721864 | Sécurisation du circuit de sortie des amplifications AD400 | NA | Cap. Non cap. | 169 | 151 | | | | | | 320 |
| | | | | Total | 169 | 151 | | | | | | 320 |
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Matériel roulant | | | | | | | | | | | | |
| R-071 | 683190 | Modification de la loge de conduite MR-73 (Annexe J) | NA | Cap. Non cap. | 363 101 | 188 | 64 | | | 64 | | 615 101 |
| | | | | Total | 464 | 188 | 64 | | | 64 | | 716 |
| Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | | | | | | | | | | | | |
| R-086 | 822000 | Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locaux | NA | Cap. Non cap. | 1 479 | 1 051 | 726 | 284 | | 1 010 | | 3 540 |
| | | | | Total | 1 479 | 1 051 | 726 | 284 | | 1 010 | | 3 540 |
| Total - Réseau du métro | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Cap. | 2 011 | 1 390 | 790 | 284 | | 1 074 | | 4 475 |
| | | | | Non cap. | 101 | | | | | | | 101 |
| | | | | Total | 2 112 | 1 390 | 790 | 284 | | 1 074 | | 4 576 |
| Total - Projets non subventionnés | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Cap. | 32 808 | 5 942 | 11 602 | 8 996 | 4 685 | 25 283 | 6 869 | 70 902 |
| | | | | Non cap. | 659 | 795 | 502 | 582 | 29 | 1 113 | | 2 567 |
| | | | | Total | 33 467 | 6 737 | 12 104 | 9 578 | 4 714 | 26 396 | 6 869 | 73 469 |
| GRAND TOTAL - STM | | | | | | | | | | | | |
| | | | | Cap. | 923 027 | 365 140 | 637 959 | 761 506 | 575 867 | 1 975 333 | 1 641 428 | 4 904 927 |
| | | | | Non cap. | 11 864 | 25 445 | 13 861 | 5 859 | 4 838 | 24 558 | 12 796 | 74 663 |
| | | | | Total | 934 891 | 390 585 | 651 820 | 767 365 | 580 705 | 1 999 892 | 1 654 224 | 4 979 591 |

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Réseau des autobus

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

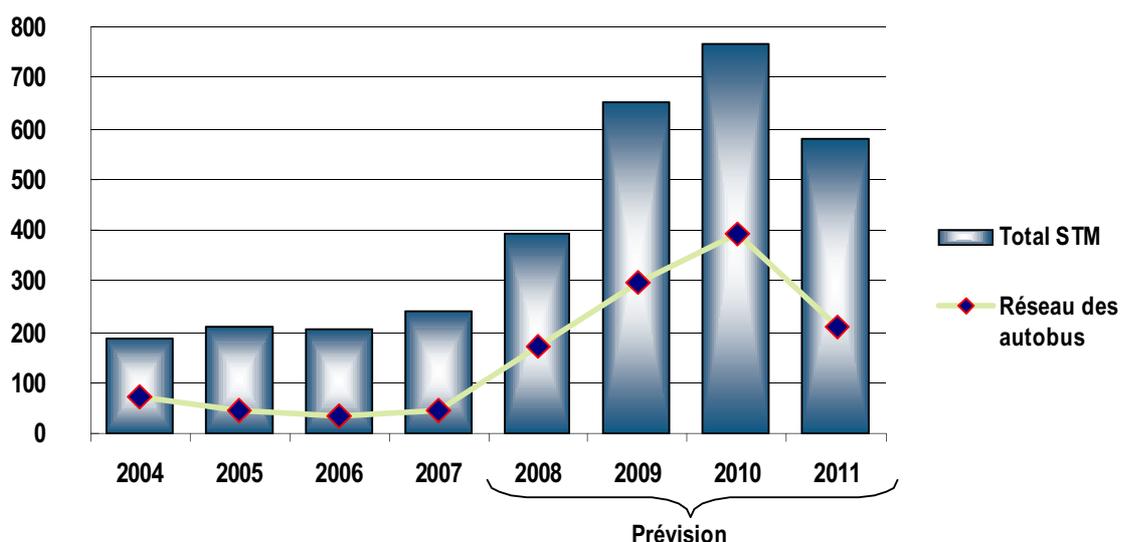
RÉSEAU DES AUTOBUS

Au Réseau des autobus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 901,7 millions de dollars et représentent 45,1 % des dépenses d'investissement. Les principaux projets sont :

- Le réaménagement et l'entretien des infrastructures (293,9 millions de dollars), dont la relocalisation de l'atelier de carrosserie, l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre (30,1 millions de dollars), le nouveau centre de transport RDA phase II, pour répondre aux besoins de l'ajout de service (128,8 millions de dollars), le Programme de mesures préférentielles et l'installation de la voie réservée Pie-IX (60,9 millions de dollars), l'optimisation des terminus et l'acquisition de 400 abribus (29 millions de dollars), la réfection du Centre Frontenac (30,4 millions de dollars) et divers projets de réfection de bâtiments (14,7 millions de dollars);
- Le remplacement des autobus comprend un éventail d'acquisitions, dont l'achat de 410 autobus à plancher surbaissé, de 202 autobus articulés, de 114 autobus de 40 pieds ainsi que l'ajout de service se traduisant par l'acquisition de 153 autobus additionnels pour un investissement totalisant 551,9 millions de dollars;
- Le remplacement de la machinerie, équipement et outillage qui a été réévalué à 55,9 millions de dollars, qui comprend principalement le projet de remplacement des systèmes d'exploitation (RSE) du Réseau des autobus (32,6 millions de dollars) et divers autres projets (23,3 millions de dollars).

De 2004 à 2008, le secteur du Réseau des autobus a représenté 29,9 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 368,6 millions de dollars ont été investis, dont 249,2 millions de dollars, soit 67,6 % des dépenses totales, pour l'acquisition de nouveaux autobus. Durant cette période, le solde des investissements a été essentiellement consacré à l'entretien des bâtiments directement lié à l'exploitation des autobus, au remplacement de divers équipements des centres de transport ainsi qu'au renouvellement des équipements informatiques nécessaires à l'exploitation et à l'information à la clientèle.

Évolution des dépenses d'investissement du Réseau des autobus par rapport aux investissements totaux (en millions \$)



RÉSEAU DES AUTOBUS

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'augmenter et d'améliorer le service sur les axes très achalandés. Les autobus achetés dans le cadre du PAGASTC servent essentiellement à accroître l'utilisation du transport en commun par l'ajout d'une offre additionnelle de service de 16 % à la population.

Entre 2009 et 2011, la Société investira 243,9 millions de dollars pour l'acquisition de 410 autobus à plancher surbaissé, 165,0 millions de dollars pour l'achat de 202 autobus articulés, 54,1 millions de dollars pour le remplacement de 114 autobus 40 pieds et 88,9 millions de dollars pour l'acquisition de 153 autobus dans le cadre du PAGASTC. Ces investissements sont conformes au *Programme de gestion du parc* présentés 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 (3,3 millions de dollars), dont les objectifs sont de procéder à diverses études, de préparer et d'élaborer toute la documentation technique et contractuelle touchant les autobus 40 pieds. La livraison graduelle de ces nouveaux autobus devrait se réaliser à partir de 2009.

Patrimoine immobilier et infrastructures

La Société possède huit centres de transport et un centre d'entretien majeur des autobus. Elle prévoit faire l'acquisition d'un nouveau centre de transport afin de répondre aux besoins générés par l'ajout d'autobus dans le cadre du PAGASTC.

La STM prévoit investir un montant de 293,9 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des autobus de 2009 à 2011.

Le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des autobus sont présentés sous le volet « Projets subventionnés » de la Société pour un montant total de 433,5 millions de dollars, dont 293,9 millions de dollars seront dépensés au cours des trois prochaines années. Ces projets visent principalement l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions, la construction d'un nouveau centre de carrosserie, la construction d'un nouveau centre de transport (RDA phase II) ainsi que la réalisation de certains travaux de réfection afin de maintenir les actifs en bon état.

| Centre de transport | Année de construction / 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 (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 |

RÉSEAU DES AUTOBUS

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 47,5 millions de dollars de 2009 à 2011.

Machinerie, équipement et outillage

Pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire, la Société doit remplacer ses systèmes d'exploitation et divers outils désuets. Les investissements pour ces nouveaux équipements totaliseront 49,9 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Fiches de projets

Voie réservée Pie-IX

Numéro de projet : 35005

Nature

Une des priorités du plan d'action de la STM consiste à améliorer la rapidité des déplacements de sa clientèle. Dans cette optique, ce projet vise à mettre en place sur une partie du boulevard Pie-IX une voie réservée afin de répondre aux objectifs suivants :

- tester le scénario d'aménagement de voies réservées centrales bidirectionnelles;
- augmenter l'achalandage;
- augmenter la sécurité;
- améliorer l'image du transport en commun de la STM et de ses partenaires.

Justification

Ce projet permettra à la STM de retirer les bénéfices suivants :

- permettre à notre clientèle de réduire le temps de déplacement sur ce tronçon;
- améliorer la ponctualité de nos services;
- augmenter la vitesse commerciale de nos autobus;
- évaluer les impacts d'une voie réservée sur le milieu.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | |
| 2009 | 5 000 |
| 2010 | 30 234 |
| 2011 | |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 35 234 |
| Total | |
| projet | 35 234 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Acquisition d'autobus articulés 2008-2012

Numéro de projet : 201112-01

Nature

L'acquisition 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.

Impacts

L'acquisition d'autobus articulés vise l'augmentation de l'utilisation du transport en commun sur les principales lignes du réseau représentant un potentiel de croissance. Elle 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 | |
|------------------------------|------------|
| 2008 | |
| 2009 | 58 |
| 2010 | 74 |
| 2011 | 70 |
| 2012 | |
| 2013 | |
| Total | 202 |

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 6 972 |
| 2009 | 56 448 |
| 2010 | 62 036 |
| 2011 | 46 517 |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|--------------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 165 001 |
| Total projet | 171 973 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-078

Fiches de projets

Acquisition d'autobus 40 pieds 2007-2012 (option)

Numéro de projet : 500001

Acquisition d'autobus (PQTC)

Numéro de projet : 500004

Remplacement des autobus à plancher surbaissé (APS 1)

Numéro de projet : 500001-01

Nature

Le but de ces projets est l'acquisition d'autobus.

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.

Pour 2008-2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003-2007, pour un total de 407 autobus à plancher surbaissé. De plus, à la suite de l'introduction de la *Politique québécoise du transport collectif*, la STM devra augmenter son offre de service de 16 % d'ici 2012. Pour ce faire, la STM devra acquérir 243 autobus supplémentaires qui seront subventionnés par le ministère des Transports du Québec.

Dans le cas des 410 APS 1, le manque de fiabilité de ces véhicules obligera la STM à déroger de sa politique de remplacement, ce qui sera fait en accord avec le ministère des Transports du Québec.

Impacts

Ces achats permettront d'augmenter la fiabilité, 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.

| Année | Livraison 2007-2012 | Livraison PQTC | Livraison APS 1 | Total |
|--------------|------------------------|-------------------|--------------------|------------|
| 2008 | 50 | 90 | 0 | 140 |
| 2009 | 55 | 31 | 145 | 231 |
| 2010 | 59 | 86 | 205 | 350 |
| 2011 | | 36 | 60 | 96 |
| Total | 164 | 243 | 410 | 817 |

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|---------|
| 2008 et avant | 85 233 |
| 2009 | 138 928 |
| 2010 | 194 074 |
| 2011 | 53 925 |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 386 927 |
| Total | |
| projet | 472 160 |

Admissible à une subvention**Financement** : Emprunt/R-079

Fiches de projets

Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et de 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, 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 est d'optimiser les infrastructures du Réseau des autobus pour mieux répondre aux impératifs d'entretien et d'exploitation des nouveaux véhicules à plancher surbaissé et à l'arrivée des autobus articulés, tout en tenant compte des orientations opérationnelles et financières de la Société, telles que :

- 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.

Impacts

Par le 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)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 65 339 |
| 2009 | 29 948 |
| 2010 | 169 |
| 2011 | |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|--------------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 30 117 |
| Total projet | 95 456 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-055

Nature

Le projet consiste à l'aménagement d'un nouveau centre de transport pour répondre au besoin d'espace requis dû à l'acquisition de 243 autobus achetés dans le cadre du PAGASTC pour l'amélioration de service de transport en commun.

Justification

L'objectif du projet est d'avoir les aménagements et les installations requis pour répondre à l'augmentation du parc d'autobus requis par le programme québécois du transport en commun, tout en tenant compte des orientations opérationnelles, environnementales et financières de la Société, telles que :

- circulation interne permettant de minimiser le niveau du bruit;
- réduction des coûts d'exploitation en améliorant la répartition des autobus sur le réseau.

Impacts

Augmentation de l'offre de service du transport par autobus.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 339 |
| 2009 | 32 161 |
| 2010 | 37 500 |
| 2011 | 59 100 |
| 2012 et après | 900 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 128 761 |
| Total | |
| projet | 130 000 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Fiches de projets

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

Numéro de projet : 301056

Nature

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

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 réalisée 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 dû 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 du centre de transport.

La priorité des interventions 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)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 1 713 |
| 2009 | 7 175 |
| 2010 | 19 801 |
| 2011 | 3 472 |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 30 448 |
| Total | |
| projet | 32 161 |

Admissible à une subvention**Financement** : Emprunt/R-101

Nature

Dans le cadre de l'amélioration des services de la STM incluse au Plan de transport de Montréal, ce projet priorise la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau et un meilleur partage des infrastructures urbaines pour le transport en commun. Ce projet consiste à implanter une série de mesures prioritaires pour autobus sur plusieurs axes à fort achalandage du territoire de la Ville de Montréal. Selon le cas, ces mesures comprennent :

- l'implantation de nouvelles voies réservées;
- des modifications aux feux de circulation;
- des modifications à la géométrie et au marquage des chaussées;
- des pratiques de déneigement et de stationnement.

L'implantation des mesures prioritaires au cours des prochaines années se fera dans les axes suivants :

2007-2008-2009 : Saint-Michel;

2008-2009 : Beaubien, Rosemont;

2009-2010-2011 : Notre-Dame;

2010-2011-2012 : Henri-Bourassa, Sherbrooke Ouest, A-25;

2011-2012-2013 : Côte-Vertu, Pierrefonds;

2012-2013-2014 : Côte St-Luc, Grenet, Jean-Talon;

2013-2014-2015 : Cavendish, Lacordaire;

2014-2015-2016 : A-20, Sherbrooke au centre-ville;

2016 et après : Newman, Brunswick, l'Acadie et Des Sources.

Justification

En plus d'améliorer la rapidité et l'efficacité du transport en commun dans les axes à fort achalandage, ce projet permet d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer la ponctualité sur les lignes d'autobus visées;
- permettre des gains de temps et 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.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 3 008 |
| 2009 | 6 151 |
| 2010 | 7 055 |
| 2011 | 12 457 |
| 2012 et après | 45 498 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 25 663 |
| Total | |
| projet | 74 169 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/CA-113

Fiches de projets

Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview

Numéro de projet : 350002

Nature

Le projet consiste à réaménager les 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 le réaménagement 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 généreront des impacts positifs pour l'entreprise, soit :

- 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 locale;
- 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)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | |
| 2009 | 519 |
| 2010 | 15 747 |
| 2011 | 100 |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 16 366 |
| Total | |
| projet | 16 366 |

Admissible à une subvention**Financement** : Emprunt/CA-113

Fiches de projets

Acquisition de 400 abribus

Numéro de projet : 450000

Nature

Il y a présentement sur le réseau de la STM plus de 8 600 arrêts d'autobus dont environ 32 % sont dotés d'un abribus. Le parc d'abribus, bien qu'il n'ait pas d'incidence directe sur l'achalandage, joue un rôle important dans la qualité du service offert à notre clientèle puisqu'il constitue un des premiers éléments d'accueil sur le réseau.

La STM reçoit entre 50 et 100 demandes d'installation d'abribus supplémentaires par année, et ce, tant de la part de notre clientèle que des municipalités et des arrondissements. Le programme actuel de remplacement des abribus existants ne suffit donc pas à la demande. Un des défis que s'est donné la STM est d'améliorer le confort de ses usagers à l'intérieur du réseau.

Pour ce faire, la STM installera à des endroits ciblés des abribus plus modernes et mieux adaptés aux nouvelles réalités du milieu urbain.

Justification

L'augmentation du parc d'abribus permettra de répondre aux besoins suivants :

- s'intégrer dans les plans de revitalisation des artères des différents arrondissements et municipalités;
- améliorer le sentiment de sécurité des clients en ayant des équipements mieux éclairés;
- améliorer le confort de notre clientèle et offrir une meilleure accessibilité aux infrastructures de la STM.

Impacts

- amélioration de la qualité du service offert;
- meilleure accessibilité aux infrastructures de transport par une augmentation du taux de couverture des abribus par arrêt.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|-------|
| 2008 et avant | |
| 2009 | 2 583 |
| 2010 | 878 |
| 2011 | 3 653 |
| 2012 et après | 8 855 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 7 114 |
| Total | |
| projet | 15 969 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE)

Numéro de projet : 721759

Nature

Le projet vise à moderniser le système actuel de radiocommunication, à minimiser les conséquences des incidents sur le service et à acquérir un système d'aide à l'exploitation et un système d'information à la clientèle en temps réel au Réseau des autobus.

Justification

La STM s'est dotée en 1999 d'un plan intégré en trois étapes pour le renouvellement de ses systèmes d'exploitation. Ce plan favorisait l'intégration des données nécessaires à la planification et à la livraison du service. L'étape 1 (SAEIC1), terminée en 2003, a amené le renouvellement des outils de planification du service et d'information à la clientèle. L'étape 2 (SAEIC2), actuellement en cours, comprend l'installation des logiciels nécessaires à l'affectation des chauffeurs et à leur remplacement. L'étape 3 (anciennement SAEIC3 et maintenant RSE) vise la modernisation des autres systèmes d'exploitation au Réseau des autobus par le remplacement du système de radiocommunication, par l'acquisition d'un système d'aide à l'exploitation et d'un système d'information à la clientèle en temps réel.

Le système de radiocommunication est en lien direct avec la satisfaction de la clientèle, puisqu'il assure la prise en charge rapide d'un incident. Le système actuel a dépassé sa durée de vie utile et il est devenu difficile de s'approvisionner en pièces de rechange sur le marché primaire. De plus, il n'est plus adapté au contexte d'exploitation qui nécessite des fonctionnalités propres à un système d'aide à l'exploitation pour assurer adéquatement la répartition et l'acheminement des communications.

Finalement, afin d'améliorer la qualité du service régulier, le Réseau des autobus se doit d'avoir à sa disposition d'autres fonctionnalités qui lui permettront d'obtenir et de traiter l'information sur le déroulement de la livraison de son service en temps différé et en temps réel et d'en informer sa clientèle.

Impacts

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

Le système d'aide à l'exploitation permettra d'optimiser la gestion du Réseau des autobus, d'assurer une meilleure ponctualité et régularité du service par le suivi de l'adhérence à l'horaire et de fournir des outils d'aide à la régulation du service. Le système d'information à la clientèle indiquera en temps réel les heures corrigées de passage des autobus à la suite de la mise en place de mesures d'atténuation des écarts occasionnés par divers incidents affectant le service planifié. La qualité du service et la perception de la clientèle en seront grandement améliorées.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 2 030 |
| 2009 | 2 002 |
| 2010 | 6 340 |
| 2011 | 24 235 |
| 2012 et après | 97 328 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|--------------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 32 577 |
| Total projet | 131 935 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Réseau du métro

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

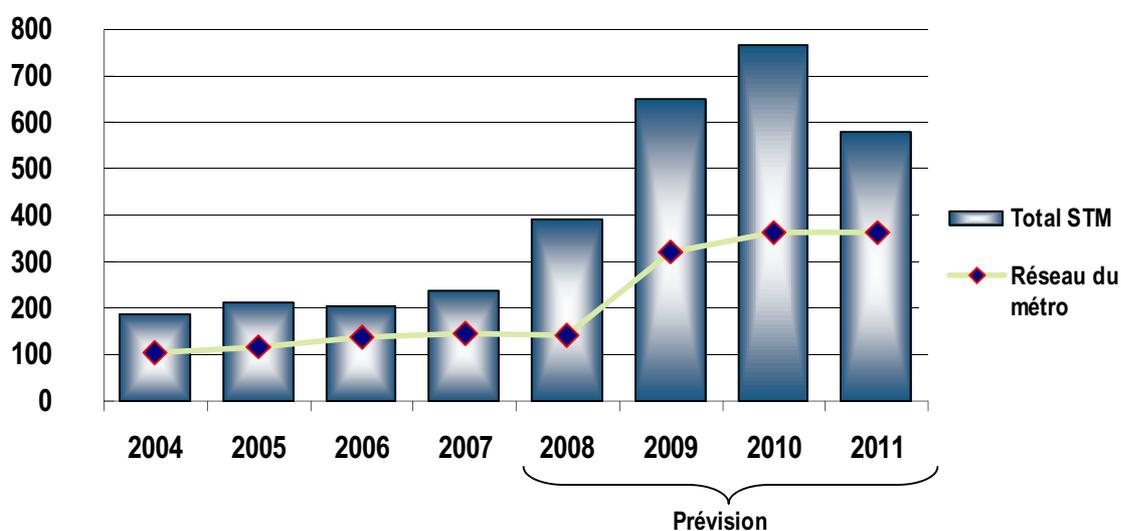
RÉSEAU DU MÉTRO

De 2009 à 2011, le montant à investir dans les installations représente plus de 52,1 % des investissements, soit 1 040,7 millions de dollars répartis comme suit :

- le programme Réno-Systèmes phases I et II pour 366,4 millions de dollars;
- le programme Réno-Systèmes phase III pour 51,9 millions de dollars;
- le programme Réno-Stations phase II pour 44,9 millions de dollars;
- divers projets de machinerie, d'équipement et d'outillage, dont l'amélioration de l'éclairage en tunnel phase II, pour 9,8 millions de dollars;
- l'acquisition des voitures de métro en vue du remplacement des voitures MR-63 pour 393,9 millions de dollars;
- divers projets touchant le patrimoine immobilier pour 158,5 millions de dollars, dont la sécurité dans les transports en commun et certains travaux de sécurisation, de mise à niveau des systèmes de bâtiment et de réfection du câblage électrique dans divers tunnels et stations incluant Berri-UQAM et McGill;
- divers projets de développement informatique, de matériel roulant et de mise aux normes pour 15,3 millions de dollars.

Pour la période de 2004 à 2008, les investissements dans le secteur du Réseau du métro ont représenté 52,5 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 646,1 millions de dollars. Les dépenses d'investissement reliées à la machinerie, les équipements fixes et l'outillage du métro ont été de 498,1 millions de dollars, soit 77 % des dépenses totales du secteur. Le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures a nécessité des investissements de plus de 74,1 millions de dollars, soit l'équivalent de 11,5 % des dépenses du secteur. Le développement informatique a nécessité des investissements de l'ordre de 4,8 millions de dollars alors qu'un montant de 2,8 millions de dollars était dépensé pour le respect des normes environnementales et de santé et sécurité. Finalement, des investissements de l'ordre de 16,9 millions de dollars ont été dédiés aux véhicules de travaux (2,6 %), tandis que 49,4 millions de dollars ont été consacrés aux voitures de métro (7,6 %).

Évolution des dépenses d'investissement du Réseau du métro par rapport aux investissements totaux (en millions \$)



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 2006 et se sont terminées en 2008. Ce programme de remplacement, évalué à plus de 1,2 milliard de dollars, a débuté en 2005 et s'échelonna jusqu'en 2015.

Patrimoine immobilier et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 68 stations et ses 71 kilomètres de tunnels, l'actuel réseau du métro représente un actif important qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et les remplacements de systèmes et d'équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier. Les investissements prévus pour les trois prochaines années sont de 203,4 millions de dollars.

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 touchées 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 des prolongements, 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'échelonna sur plus de cinq ans au coût total de 75,6 millions de dollars, dont 44,9 millions seront dépensés de 2009 à 2011.

Un programme d'infrastructure sera initié en 2009 afin d'inclure divers projets de travaux de sécurisation, de mise à niveau des systèmes de bâtiments et de réfection du câblage électrique dans les stations et tunnels incluant Berri-UQAM et McGill.

De plus, dans le cadre du programme fédéral 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 d'un logiciel d'analyse d'images. Ces projets de sûreté et de sécurité dans le réseau du métro sont évalués à 21,5 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 directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant.

La majorité des équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint, et parfois dépassé, leur durée de vie utile. De plus, les différents systèmes, notamment le contrôle des trains, montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets ad hoc, dont quelques-uns sont encore en cours (2,8 millions de dollars pour la période de 2009 à 2011), 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 apportent 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 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 termine en 2008 et une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements a été constaté. Les coûts estimés pour les phases I et II sont de plus de 965,2 millions de dollars, alors qu'une phase III est prévue de 2011 à 2015, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des équipements de ventilation, d'énergie d'exploitation et des appareils de la voie.

Fiches de projets

Réno-Systèmes Phases I et II

Numéro de projet : 290011

Nature

Ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation et accessibilité métro), les équipements d'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, la plupart des 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.

Les phases I et II représentent 965,2 millions de dollars.

Impacts

- amélioration de la fiabilité, de la maintenabilité, 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 des équipements fixes.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|---------|
| 2008 et avant | 541 055 |
| 2009 | 143 594 |
| 2010 | 111 331 |
| 2011 | 111 513 |
| 2012 et après | 57 780 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 366 438 |
| Total | |
| Projet | 965 273 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/CA-116 et R-058

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 déglacage sur les structures, les finis de plancher et les marches d'escaliers;
- la rénovation des tunnels des prolongements du métro qui affichent des signes de détérioration;
- la rénovation des canalisations de drainage des voûtes des stations de métro pour débloquer 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 dans les stations du prolongement. De plus, la mise à niveau des bandes de signalisation pour les escaliers fixes est prévue pour les stations du prolongement;
- la restauration des œuvres d'art du métro;
- la réfection et l'amélioration de l'éclairage en station;
- la réfection et la mise à niveau des panneaux d'alarme-incendie.

Justification

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement les stations et les tunnels du réseau initial. Pour la phase II, un investissement majeur de 75,6 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. Le programme Réno-Stations inclut le projet de réfection du système de drainage de la voûte en station, le remplacement des panneaux d'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.

(suite) Fiches de projets

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 installation sécuritaires et fonctionnelles.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 30 798 |
| 2009 | 15 071 |
| 2010 | 23 197 |
| 2011 | 6 583 |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 44 851 |
| Total projet | 75 649 |

Admissible à une subvention**Financement :** Emprunt/R-027

Nature

L'acquisition de 342 voitures de métro servira à remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 mises en service en 1966. Une option pourra être exercée en cours de contrat pour un nombre maximal de 126 voitures additionnelles. 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 3,5 millions 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 retirée du service en 2014.

La croissance de l'achalandage depuis quelques années a requis la mise en service de plus de trains. Le réaménagement des MR-73 permet d'absorber une partie de l'augmentation de l'achalandage occasionnée par l'ouverture des stations à Laval. Le remplacement des voitures MR-63 par des voitures de plus grande capacité et la détermination du nombre exact de voitures à acquérir en option devrait permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour satisfaire aux exigences de l'offre de service.

Impacts

L'acquisition des 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 passagers et l'image de la STM.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|---------|
| 2008 et avant | 13 353 |
| 2009 | 116 055 |
| 2010 | 143 589 |
| 2011 | 134 204 |
| 2012 et après | 792 806 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|-----------|
| Total | |
| 2009-2011 | 393 848 |
| Total | |
| projet | 1 200 007 |

Admissible à une subvention**Financement** : Emprunt/ R-042

Nature

Ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, accessibilité métro, etc), les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes de télécommunication et contrôle des procédés d'exploitation.

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, la plupart des 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 III représente 500 millions de dollars.

Impacts

- amélioration de la fiabilité, de la maintenabilité, 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 temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|---------|
| 2008 et avant | 500 |
| 2009 | 4 504 |
| 2010 | 10 865 |
| 2011 | 36 522 |
| 2012 et après | 447 609 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 51 891 |
| Total | |
| Projet | 500 000 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Fiches de projets

Station Berri-UQAM : travaux de sécurisation sur les composantes et systèmes de bâtiment

Numéro de projet : 1181

Nature

La station de métro Berri-UQAM a été inaugurée en 1966. La majorité des systèmes, des équipements, des finis, qu'ils soient muraux, de planchers ou de plafonds sont d'origine. Les travaux envisagés visent essentiellement des éléments dans un état de détérioration critique ou d'ajout en matière de sécurité.

Justification

Une étude approfondie sur l'état de la station a été menée et des recommandations ont été émises par un consultant externe, afin de permettre une mise à niveau de la station Berri-UQAM dans toutes les disciplines de l'ingénierie du bâtiment pour les 20 prochaines années. L'étude a porté sur tous les espaces publics et non publics à l'exception des concessions.

Cette évaluation a permis de constater la détérioration de certains éléments causée par le vieillissement et d'établir la nécessité de les réparer en fonction de la criticité des détériorations ou de la limite de vie utile en vue d'assurer le maintien des actifs de la STM et la fiabilité de la livraison du service.

La priorité a été établie de la façon suivante :

- conserver les lieux d'accès sécuritaire et fonctionnel;
- protéger l'intégrité des infrastructures et des équipements de bâtiment;
- prolonger la durée de vie des infrastructures et des équipements.

Des interventions permanentes de réfection sur un horizon de 20 ans sont envisagées selon la vétusté des lieux et des équipements de la station.

Impacts

La réalisation de ces travaux permettra à la STM d'assurer la sécurité des lieux et le maintien de l'intégrité du bâtiment avec ses systèmes.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 742 |
| 2009 | 6 000 |
| 2010 | 20 000 |
| 2011 | 19 637 |
| 2012 et après | 43 836 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 45 637 |
| Total | |
| Projet | 90 215 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-092

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Administratif

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

ADMINISTRATIF

Le secteur Administratif comprend les projets de machinerie, d'équipement et d'outillage, de matériel informatique, de matériel roulant et des projets de patrimoine immobilier et d'infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des autobus ou Réseau du métro. Un montant de 54,3 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2009 à 2011, représentant 2,7 % des investissements totaux pour cette période. Les principaux projets du secteur Administratif sont :

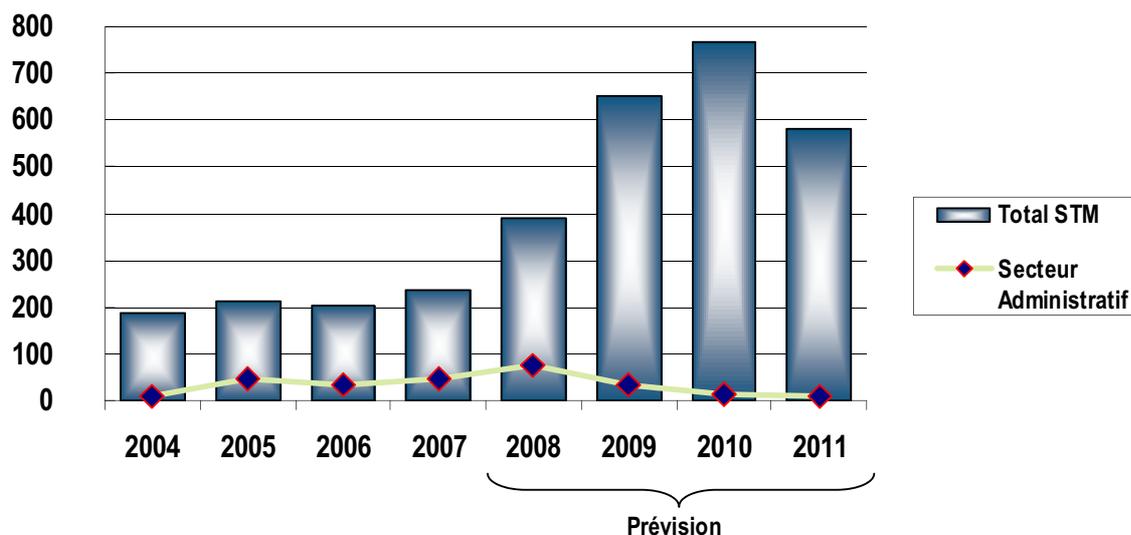
- la mise en place d'un système de vente et de perception pour 14,7 millions de dollars;
- le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour 12,1 millions de dollars;
- l'acquisition et l'implantation de systèmes informatiques ainsi que la mise à jour de logiciels et d'équipement informatique (22,3 millions de dollars);
- le réaménagement de la Tour GR (grande révision) au plateau Youville et autres travaux à l'atelier Villeray (5,2 millions de dollars).

De plus, nous présentons dans ce secteur les projets financés par le budget d'exploitation de minibus pour le transport adapté pour un total de 3,2 millions de dollars, représentant 0,2 % des investissements totaux :

Le total des investissements pour les trois prochaines années dans le secteur Administratif et autres représente 57,5 millions de dollars, soit 2,9 % des investissements totaux.

De 2004 à 2008, dans le secteur Administratif, nous retrouvons les projets financés par diverses sources de fonds qui, pour l'ensemble, représentent 17,1 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 210,4 millions de dollars ont été investis, dont 171,2 millions dans le système de vente et de perception.

Évolution des dépenses d'investissement du secteur Administratif par rapport aux investissements totaux (en millions \$)



Machinerie, équipement et outillage

Au cours des trois prochaines années, 14,7 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 25,5 % 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.

Matériel informatique

Au cours des trois prochaines années, 22,3 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 38,7 % 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 3,1 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 2,6 millions de dollars.

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) prévoit, au cours des trois prochaines années, le remplacement de micro-ordinateurs, de logiciels et périphériques et de composantes désuètes de l'infrastructure technologique. L'objectif de ce projet est d'assurer la disponibilité et la fiabilité des systèmes de l'entreprise et le montant prévu est de 9,6 millions de dollars.

Le projet Continuité informatique des systèmes critiques de la STM consiste à mettre en œuvre les solutions technologiques nécessaires au maintien des systèmes informatiques critiques de la STM en cas d'interruption majeure et à établir un plan de retour aux opérations pour l'ensemble des opérations de la Société. Ce projet nécessitera des investissements de 2,7 millions de dollars.

La refonte du site internet de la STM exigera des investissements de 2,6 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Ce projet permettra d'actualiser le site internet de la STM en utilisant une technologie et des outils permettant de répondre aux besoins actuels et futurs de la clientèle.

Finalement, la Société prévoit une mise à niveau majeure en 2009 du système intégré d'entreprise (SAP) et le montant prévu pour ce projet est de 1,7 million de dollars.

Matériel roulant

Au cours des trois prochaines années, 15,2 millions de dollars seront investis en matériel roulant, soit 26,4 % du total des investissements du secteur.

Ces investissements sont directement liés au remplacement et à l'ajout de véhicules de service (12 millions de dollars). Les remplacements visent les véhicules ayant atteint leur durée de vie économique. De plus, un montant de 3,2 millions de dollars est prévu pour le remplacement de minibus au Transport adapté.

ADMINISTRATIF

Patrimoine immobilier et infrastructures

Un montant de 5,3 millions de dollars sera injecté dans les infrastructures ne touchant pas aux secteurs du Réseau des autobus et du Réseau du métro. Principalement, la STM procèdera au remplacement des systèmes de chauffage, de ventilation et d'air climatisé (CVAC) à la Tour grande révision (GR) au plateau Youville et effectuera une mise aux normes.

Fiches de projets

Remplacement et ajout de véhicules de service

Numéros de projet : 500205, 5003135, 5003136, 50004069-02, 503318, 5003137, 5003138

Nature

Le projet vise le remplacement des véhicules de service qui ont atteint leur durée de vie utile.

Justification

La STM gère un parc de 405 véhicules de service. Afin d'assurer leur remplacement, lorsqu'ils atteindront la fin de leur cycle 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 de 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'exploitation.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|--------|
| 2008 et avant | 10 369 |
| 2009 | 4 284 |
| 2010 | 4 160 |
| 2011 | 3 609 |
| 2012 et après | 2 655 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|--------------|--------|
| Total | |
| 2009-2011 | 12 053 |
| Total projet | 25 077 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunts/R-038; R-056; R-070; R-088; R-107

Fiches de projets

Implantation de la formation en ligne « E-Learning »

Numéro de projet : 350007

Nature

Le projet vise à diversifier et optimiser nos méthodes d'enseignement en offrant des cours de formation en ligne « E-learning » et à soutenir les employés au moyen d'aide à la tâche dans leur milieu de travail.

Justification

Au cours des prochains mois, 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;
- des supports efficaces et complémentaires au « coaching » en milieu de travail;
- la réduction des coûts de non-qualité.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|-------|
| 2008 et avant | |
| 2009 | 409 |
| 2010 | 1 080 |
| 2011 | 1 101 |
| 2012 et après | 3 840 |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|-------|
| Total | |
| 2009-2011 | 2 590 |
| Total | |
| projet | 6 430 |

Financement : Emprunt

Fiches de projets

Travaux de réfection à la Tour grande Révision – Plateau Youville

Numéro de projet : 823

Nature

La Tour grande révision (GR), construite en 1983, est un bâtiment administratif intégré dans le vaste ensemble d'ateliers de réparations formant le complexe du Plateau Youville. Le projet consiste à procéder au remplacement des composantes de bâtiment suivantes :

- les systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (systèmes CVAC);
- les plafonds acoustiques;
- la fenestration et l'isolation des bas de mur;
- les finis de plancher.

Justification

Une étude produite en 2004 a démontré que les systèmes CVAC en place ont dépassé leur durée de vie utile, les rendant moins performants et dispendieux sur le plan de l'entretien. Également, les systèmes en place ne répondent plus aux exigences en matière de qualité de l'air.

À la suite de divers travaux de réaménagement des aires de travail et d'entretien des systèmes CVAC, les plafonds acoustiques se trouvent dans un état passablement dégradé. À titre d'exemple, le système de suspension est non aligné et non d'aplomb et on observe un jaunissement et un gondolement des tuiles attribuables à des problèmes d'humidité.

Une inspection approfondie d'une fenêtre par deux firmes externes en 2006 a démontré que les fenêtres existantes sont rendues à la fin de leur vie utile. Plusieurs anomalies ont été observées sous la fenestration dans l'assemblage des matériaux, expliquant les problèmes d'infiltration d'air et d'eau.

Le tapis servant principalement de finis de plancher a atteint sa fin de vie utile aux étages 2, 3 et 5 de la Tour GR. Le tapis actuel a plus de vingt ans et présente des signes de vieillissement avancé.

Impacts

La réalisation de ces travaux permettra à la STM de minimiser les interventions curatives, d'assurer le maintien de l'intégrité de ses installations et de se conformer aux normes et à la réglementation en vigueur.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|-------|
| 2008 et avant | 4 502 |
| 2009 | 3 154 |
| 2010 | |
| 2011 | |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|--------------|-------|
| Total | |
| 2009-2011 | 3 154 |
| Total projet | 7 656 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-066

Fiches de projets

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 contrôlés 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)

| | |
|---------------|---------|
| 2008 et avant | 171 236 |
| 2009 | 14 734 |
| 2010 | |
| 2011 | |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|---------|
| Total | |
| 2009-2011 | 14 734 |
| Total | |
| projet | 185 970 |

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-010;R-090

Fiches de projets

Implantation de systèmes informatiques supportant l'amélioration de la performance

Numéro de projet : 530871

Nature

Le projet consiste à implanter des systèmes informatiques et à mettre en place des processus basés sur les meilleures pratiques de gestion et vise quatre enjeux précis :

- l'optimisation de la gestion des garanties;
- l'optimisation des stocks;
- la gestion des revenus et recettes;
- 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 stock, 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 de la planification de la main-d'œuvre ainsi que la mise en place de processus de gestion de la relève.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|---------------|-------|
| 2008 et avant | 2 125 |
| 2009 | 1 483 |
| 2010 | 1 659 |
| 2011 | |
| 2012 et après | |

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

| | |
|-----------|-------|
| Total | |
| 2009-2011 | 3 142 |
| Total | |
| projet | 5 267 |

Financement : Emprunt/R-077

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Saines pratiques de gestion de projets

- 🕒 Gestion des investissements
- 🕒 Gestion du portefeuille de projets
- 🕒 Directive sectorielle-immobilisations
- 🕒 Programmes d'aide au transport en commun

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Gestion des investissements

Des études majeures sont réalisées au sein de l'entreprise pour intégrer et optimiser les occasions d'affaires des différents secteurs de la STM. Également, des démarches sont en cours afin d'avoir un portrait clair des actifs détenus et de leur état, et d'être en mesure d'identifier clairement les actions requises (plan d'intervention) à réaliser afin de maintenir les actifs selon les standards fixés par l'entreprise.

Un plan d'investissement à moyen et à long terme est en préparation pour intégrer notamment les plans d'intervention sur les actifs et les actions requises reliées aux diverses politiques (environnementale, accessibilité universelle, développement durable, etc.), afin de générer une valeur ajoutée lors du renouvellement des actifs. Le plan d'investissement intégrera également l'arrimage entre les projets afin de maximiser les interventions.

Gestion du portefeuille de projets

L'ensemble des projets inclus au PTI sont assujettis à un processus rigoureux de sélection et de gestion appelé « gestion du portefeuille de projets de la STM ». Ce processus suit les meilleures pratiques reconnues de gouvernance en mode projet. Il assure de plus que chaque projet sélectionné est en ligne avec la raison d'être de la STM et ses grandes orientations stratégiques, afin d'obtenir de ce projet le maximum de bénéfices pour notre clientèle, et ce, le plus rapidement et le plus économiquement possible.

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** supérieures 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.

Directive sectorielle immobilisations

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.

Directive sectorielle immobilisations – Annexe 1

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

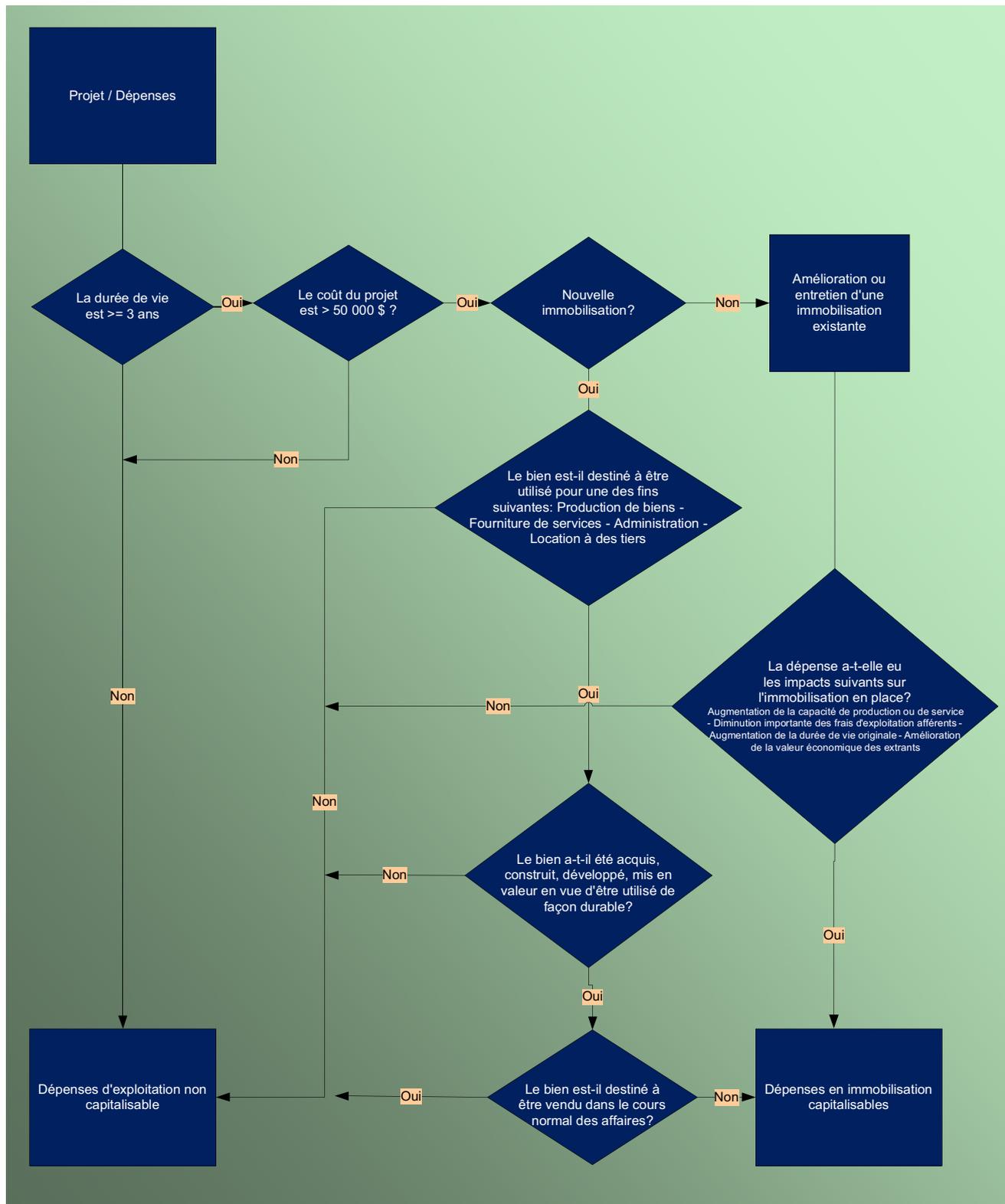
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le *Manuel de présentation de l'information financière municipale*, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois, 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).

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Catégories d'immobilisations et vies utiles

| CATÉGORIES | DESCRIPTION GÉNÉRALE | VIE UTILE |
|--|--|------------------------|
| TERRAINS | Autres que ceux faisant partie intégrante 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 & PROLONGEMENTS DU MÉTRO | Équipements fixes | 40 ans |
| | Tunnels | 100 ans |
| | Stations de métro | 40 ans |
| | Wagons | 40 ans |
| AMÉLIORATIONS AUX INFRASTRUCTURES DU MÉTRO | Équipements fixes : (<i>alimentation de traction, poste de redressement, signalisation et équipement de contrôle, systèmes de climatisation, escaliers mécaniques, édicules temporaires, etc.</i>) | 40 ans |
| | Équipements fixes : (<i>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.</i>) | 25 ans |
| | Revêtement des voûtes | 25 ans |
| INFRASTRUCTURES LOCALES | Tunnels | 100 ans |
| | Stations de métro | 40 ans |
| | Wagons | 40 ans |
| | Voies réservées | 20 ans |
| | Terminus | 40 ans |
| AMÉLIORATIONS LOCATIVES | Stationnements incitatifs | 20 ans |
| | Abribus | 20 ans |
| | Améliorations locatives (Place Bonaventure) | Durée restante du bail |
| MATÉRIEL ROULANT AUTOBUS | Autobus | 16 ans |
| MATÉRIEL ROULANT MINIBUS | Minibus | 5 ans |
| MATÉRIEL ROULANT AUTRE | 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 MÉTROPOLITAINES | Voies réservées | 20 ans |
| | Terminus | 40 ans |
| | Stationnements incitatifs | 20 ans |
| MOBILIER ET ÉQUIPEMENT DE BUREAU | Mobilier et équipement | 10 ans |
| | Micro-informatique (équipements, licences) | 5 ans |
| | Logiciels d'exploitation | 10 ans |
| MACHINERIE, OUTILLAGE ET ÉQUIPEMENT | Matériel, outillage et équipement | 15 ans |
| | Équipement - vérins | 15 ans |

Directive sectorielle immobilisations – Annexe 3



Directive sectorielle immobilisations – Annexe 4

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 travaillées à la réalisation des travaux sont capitalisables.
- 3) Seules les heures indirectes, 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 de 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 aux taux de facturation moyen à l'heure travaillée de la STM pour l'année où sont faits 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 : 2003-04-20

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

La Société bénéficie de subventions aux immobilisations. Ces programmes permettent à l'entreprise de remplacer et de moderniser ses actifs. Voici les programmes de subventions ainsi que leurs spécifications :

Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun

Le décret 153-2007 définit les modalités du PAGASTC. Ce programme vise essentiellement à offrir de meilleurs choix aux citoyens afin d'accroître l'utilisation du transport en commun. Le gouvernement provincial a fixé comme cible à atteindre, d'ici 2012, une augmentation de l'offre de service offerte à la population de 16 % et une hausse de l'achalandage de 8 %. Les projets visés par ce programme seront financés à 50 % et les subventions seront versées au comptant. Pour atteindre les objectifs fixés par ce programme, la STM prévoit au présent PTI l'acquisition de 243 autobus.

Spécifications du programme :

| | | |
|----------------------------------|---|----------------------|
| Partenaire financier | Ministère des Transports du Québec | |
| Définition du programme | L'objectif du programme est de soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service. | |
| Type de remboursement | Paiement au comptant | |
| Période visée par le programme | De 2007 à 2011 | |
| Admissibilité et % de subvention | Actifs admissibles <ul style="list-style-type: none">• Autobus et minibus urbains neufs | Taux 50 %* |

* Sous réserve des crédits disponibles. Cette disposition est valide pour les années 2007, 2008 et 2009. Subvention versée au comptant et visant l'achat de véhicules neufs et la location temporaire de véhicules nécessaires à l'augmentation de l'offre de service. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) sont également admissibles à cette subvention pour le matériel roulant des trains et les voitures de métro.

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

Le décret 148-2007 concerne les modifications apportées au PAGTCP. Ce programme, déjà existant, a été bonifié par l'ajout de catégories de dépenses admissibles et les subventions seront toujours versées au service de la dette. Le 8 octobre 2008, le gouvernement du Québec publiait dans la Gazette officielle du Québec le décret 982-2008 modifiant le décret 148-2007, afin de rendre admissible la location de véhicules.

Spécifications du programme :

| | | |
|---|---|-------------|
| Partenaire financier | Ministère des Transports du Québec | |
| Définition du programme | Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • maintien des actifs; • amélioration des équipements et des infrastructures; • expansion du réseau. | |
| Type de remboursement | Paiement au service de dette | |
| Période visée par le programme | Non définie | |
| Admissibilité et % de subvention | Actifs admissibles | Taux |
| | • Achat ou location d'autobus et minibus urbains neufs | 50 % |
| | • Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des autobus | 50 % |
| | • Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes | 75 % |
| | • Terrain | 75 % |
| | • Garage, terminus et centre administratif | 75 % |
| | • Stationnement incitatif | 75 % |
| | • Voie réservée | 75 % |
| | • Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales | 75 % |
| | • Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans | 75 % |
| | • Abribus | 75 % |
| | • Support à vélo | 75 % |
| | • Développement du réseau du métro - voitures, équipements et infrastructures | 100 % |
| | • Développement du réseau de trains - voitures, équipements et infrastructures | 100 % |
| | • Maintien et amélioration des services - réseau de trains | 75 % |
| | • Maintien et amélioration des services - réseau du métro | 75 % |
| • Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro | 75 % | |
| • Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite | 75 % | |
| • Prolongement de la durée de vie utile - minibus, autobus et voitures de métro | 50 % | |

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

Société de financement des infrastructures locales du Québec

Le décret 115-2007 concerne la détermination des conditions pour le versement de l'aide financière de la SOFIL. Ce programme, mis en place par les deux paliers gouvernementaux, provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon une entente signée par les deux gouvernements, 411 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 93 millions de dollars provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2006 à 2014, basées sur l'achalandage moyen des quatre dernières années. La part de la STM est établie à 365,7 millions de dollars, qui seront versés au comptant. Le décret spécifie également que la Ville de Montréal devra augmenter sa contribution au transport en commun par rapport à celle versée en 2005. La portion versée par les gouvernements sera de 84,5 % alors que celle de la Ville de Montréal sera de 15,5 % représentant un montant de 67,1 millions de dollars.

Spécifications du programme :

| | | |
|----------------------------------|---|-------------|
| Partenaires financiers | <ul style="list-style-type: none"> - Gouvernement fédéral (69 %) - Gouvernement provincial (15,5 %) - Ville de Montréal (15,5 %) | |
| Définition du programme | Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun | |
| Type de remboursement | Paiement au comptant | |
| Période visée par le programme | De 2006 à 2010 | |
| Admissibilité et % de subvention | Actifs admissibles | Taux |
| | • Autobus et minibus urbains neufs | 84,5 % |
| | • Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des autobus | 84,5 % |
| | • Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes | 84,5 % |
| | • Terrain | |
| | • Garage, terminus et centre administratif | 84,5 % |
| | • Stationnement incitatif | 84,5 % |
| | • Voie réservée | 84,5 % |
| | • Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales | 84,5 % |
| | • Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans | 84,5 % |
| | • Abribus | 84,5 % |
| | • Support à vélo | 84,5 % |
| | • Maintien et amélioration des services - réseau du métro | 84,5 % |
| | • Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro | 84,5 % |
| | • Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite | 84,5 % |
| | • Prolongement de la durée de vie utile - minibus, autobus et voitures de métro | 84,5 % |
| | • Subvention à l'exploitation - coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats | 84,5 % |

Programmes d'aide au transport en commun

Sûreté-Transit

Le 16 juin 2006, le premier ministre annonçait qu'il consacrerait 115 millions de dollars sur une période de cinq ans à la sûreté du transport en commun. Ce montant servira à accroître la sûreté lors des opérations à risque élevé liées au transport ferroviaire des voyageurs et au transport en commun. Ce nouveau programme de contribution cible les zones à grande fréquentation des trains de banlieue et du transport en commun et met l'accent sur les systèmes et les équipements des principaux réseaux du transport en commun. Ce programme permettra d'accorder une aide financière aux exploitants des services de trains de banlieue et de transports en commun dans les grandes villes désignées afin d'accélérer la mise en œuvre des mesures de sûreté nouvelles et améliorées. Ce programme permettra à la STM d'obtenir une subvention de plus de 16 millions de dollars reliée à huit projets qui ont été déposés et acceptés par l'organisme. Ce programme de subvention a été prolongé jusqu'au 31 mars 2010 afin de permettre aux exploitants de réaliser tous leurs projets.

Spécifications du programme :

| | | |
|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------|
| Partenaire financier | Gouvernement fédéral | |
| Définition du programme | Améliorer la sûreté des Canadiens | |
| Type de remboursement | Paiement au comptant | |
| Période visée par le programme | Mars 2010 | |
| Admissibilité et % de subvention | Actifs admissibles | |
| | • Système de surveillance vidéo | Taux 75 % |
| | • Autres systèmes de sécurité | 75 % |

Sous réserve des crédits disponibles

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

Fiducie pour l'infrastructure de transport en commun

Afin d'améliorer le transport en commun, le budget 2008 du gouvernement fédéral prévoit 500 millions de dollars pour appuyer les investissements en immobilisations au moyen de la Fiducie pour l'infrastructure de transport en commun.

Le 31 mars 2008, le gouvernement fédéral confirmait que la province du Québec recevra 116,3 millions de dollars provenant de la Fiducie 2008 pour l'infrastructure de transport en commun pour des projets dans ce secteur. Ces fonds seront consacrés à l'achat de véhicules de transport en commun, à la mise en œuvre de nouvelles technologies de transport en commun et à des améliorations aux stations du métro et à d'autres infrastructures de transport en commun, notamment entre le centre-ville de Montréal et l'Ouest de Montréal. La portion de la STM est de 28,6 millions de dollars et sera versée au service de la dette. Ce programme prendra fin le 31 mars 2010.

Spécifications du programme :

| | | |
|----------------------------------|--|------------------------------|
| Partenaire financier | Gouvernement fédéral | |
| Définition du programme | Améliorer les infrastructures du transport en commun | |
| Types de remboursement | Paiement au service de dette | |
| Période visée par le programme | De 2009 au 31 mars 2010 | |
| Admissibilité et % de subvention | Actifs admissibles | Taux |
| | <ul style="list-style-type: none">• Réfection du Centre de transport Frontenac• Acquisition d'abribus• Travaux de sécurisation à Berri-UQAM• Réfection des systèmes CVAC à l'atelier GR | 75 % 75 % 75 % 75 % |