



PTI

PROGRAMME TRIENNAL
D'IMMOBILISATIONS
2013-2014-2015



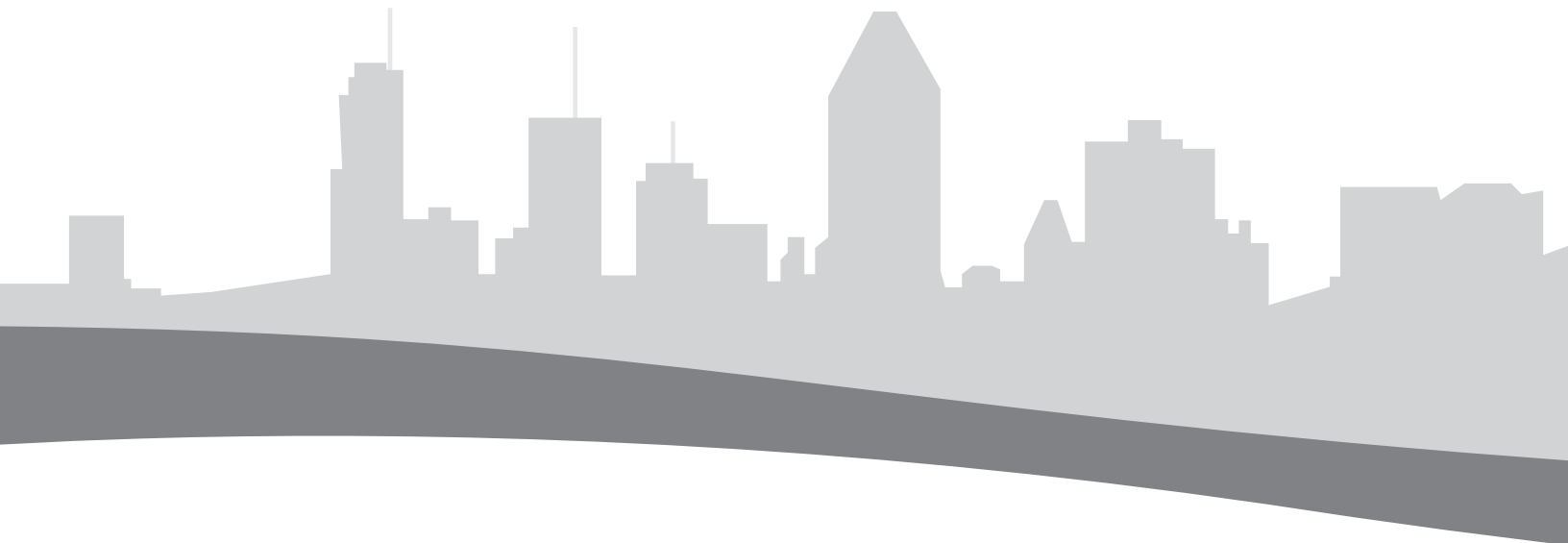


PTI

**PROGRAMME TRIENNAL
D'IMMOBILISATIONS
2013-2014-2015**

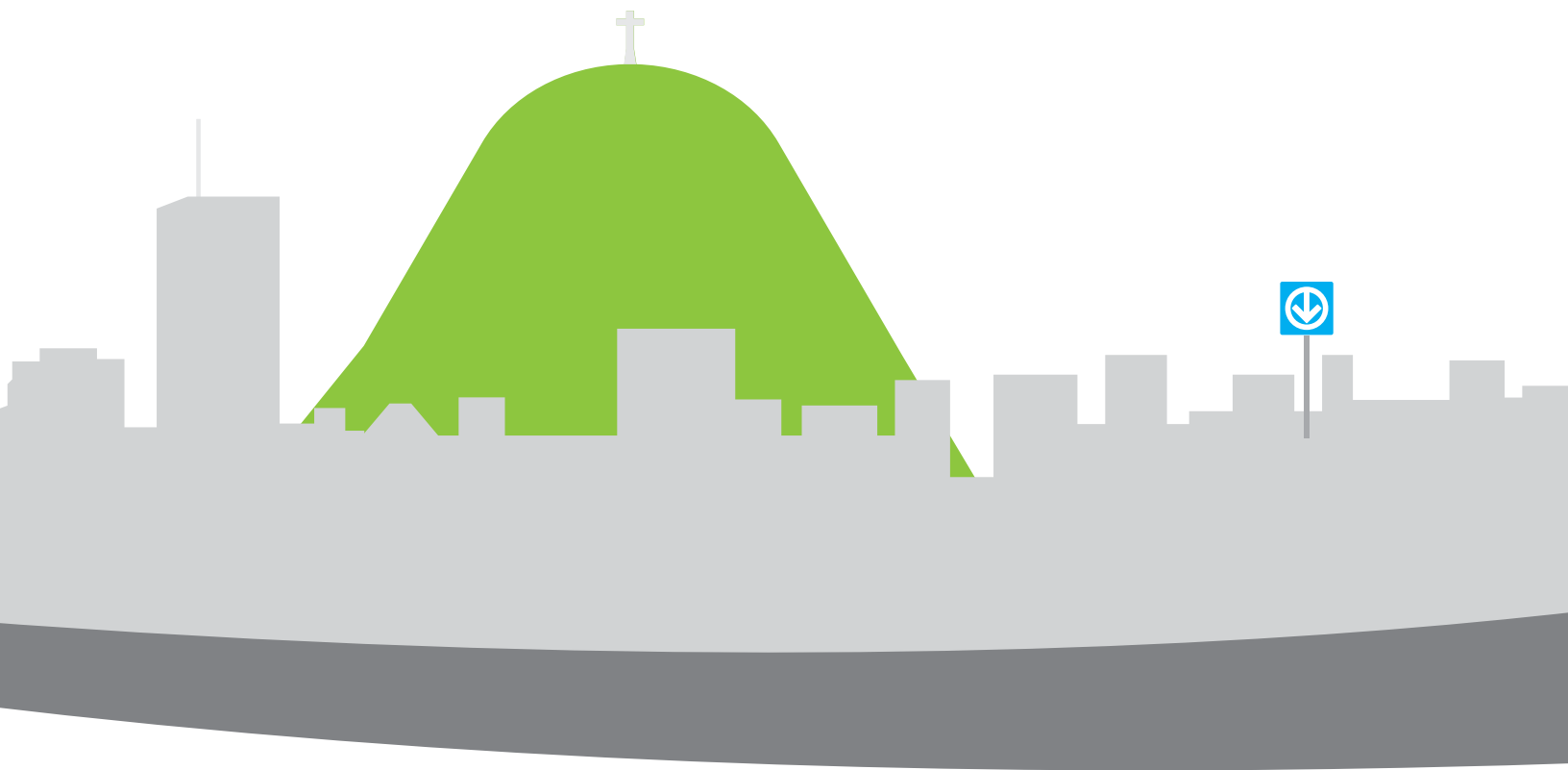
Approuvé par le
conseil d'administration de la
Société de transport de Montréal
le 3 octobre 2012

Préparé par la
Direction Budget et investissements
Direction exécutive Finances et contrôle



DEUX PRIX MERCURIADES POUR LA STM!

«La STM s'est particulièrement démarquée dans le cadre du 32e concours Les Mercuriades de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ). La Société y a reçu deux «Mercure Administration publique» dans les catégories Accroissement de la productivité et Développement durable. Plus de 800 gens d'affaires étaient présents lors de la soirée de gala qui s'est tenue au Palais des congrès de Montréal, le 12 avril 2012, sous la présidence d'honneur de Madame Monique F. Leroux, présidente et chef de la direction du Mouvement Desjardins. Monsieur Yves Devin a reçu ces prix prestigieux des mains de Monsieur Alain Paquet, ministre délégué aux Finances.»



Au nom de la Direction exécutive Finances et contrôle, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du Programme triennal d'immobilisations 2013 – 2014 – 2015, tout particulièrement les gestionnaires, ainsi que l'ensemble des membres de la Direction Budget et investissements.

Votre collaboration, si enthousiaste et si efficace, votre engagement et vos précieux efforts nous permettent de vous présenter le Programme triennal d'immobilisations 2013 – 2014 – 2015.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Tremblay'. The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Luc Tremblay, CPA, CA
Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

TABLE DES MATIÈRES

● PORTRAIT DE LA STM

Mission de l'entreprise	10
Comparaison des modes de transport	12
Composition du conseil d'administration	14
Rôles et responsabilités du conseil d'administration	14
Comités du conseil d'administration et leur rôle	15
Comité de direction	16

● PLAN STRATÉGIQUE 2020

Mise en contexte	18
Vision de la STM	18
Objectifs du Plan stratégique 2020	19
Priorités et stratégies du Plan stratégique 2020	20

● GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

Mise en contexte	23
Objectifs de la gestion de portefeuille de projets	23
Gouvernance	23
Gestion des bénéficiaires	24
Portefeuille de la STM	24

● PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL DES IMMOBILISATIONS

Volet stratégique	27
Volet opérationnel / adoption	27

● APPROCHE GLOBALE

Évolution des dépenses d'investissement	31
Tableau sommaire des dépenses d'investissement	32
Synthèse du PTI 2013 – 2014 – 2015	33
Analyse des subventions 2013 – 2014 – 2015	34
Grands projets d'investissement	35

● IMPACT FINANCIER

Processus de financement d'un projet	45
Financement des dépenses d'investissement	47
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement	48
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette	49

SOMMAIRE SECTORIEL	
Répartition des dépenses d'investissement par secteur	51
Prévision des dépenses d'investissement	52
RÉSEAU DES BUS	
Actifs	54
Sommaire du Réseau des bus	55
Machinerie, équipement et outillage.....	55
Matériel roulant	56
Patrimoine immobilier et infrastructures	57
Tableau des dépenses d'investissement.....	58
Fiches de projet	60
RÉSEAU DU MÉTRO	
Actifs	100
Sommaire du Réseau du métro.....	101
Machinerie, équipement et outillage.....	101
Matériel roulant	102
Patrimoine immobilier et infrastructures	102
Tableau des dépenses d'investissement.....	103
Fiches de projet	106
ADMINISTRATIF	
Sommaire du secteur Administratif.....	128
Machinerie, équipement et outillage.....	129
Matériel informatique	129
Patrimoine immobilier et infrastructures	129
Tableau des dépenses d'investissement	130
Fiches de projet	131
ANNEXES	
A - Projets à l'étude	142
B - Liste des projets à l'étude.....	143
C - Principales pratiques de gestion financière entourant les investissements	148
D - Directive sectorielle DS FIN 001	152
E - Programmes d'aide aux immobilisations en transport en commun.....	161
INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS	167

MOT DU PRÉSIDENT ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

INVESTIR POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF À MONTRÉAL

Les investissements prévus dans le *Programme triennal d'immobilisations 2013-2014-2015* nous amèneront à mi-terme de notre *Plan stratégique 2020* dont l'ambitieux objectif vise à augmenter de 40 % l'achalandage pour atteindre 540 millions de déplacements en 2020. Déjà, les résultats des deux dernières années et ceux obtenus jusqu'à maintenant en 2012 montrent une hausse cumulative de 7 % de l'achalandage, ce qui est très encourageant. C'est pourquoi dans cette foulée, nous devons investir non seulement dans le maintien de nos infrastructures, mais également dans l'accroissement de notre offre de service.

MAINTIEN ET REMPLACEMENT DES ACTIFS

Tout d'abord, il est indispensable de poursuivre les programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures afin de rénover et de mettre à niveau les stations, les tunnels et les centres d'entretien du métro en remplaçant les systèmes et les équipements, dont ceux reliés à la ventilation et au pompage.

Les 336 voitures, qui ont commencé à rouler à l'ouverture du métro en 1966, seront graduellement remplacées à partir de 2014. La longévité de ces voitures est l'une des plus élevées dans le monde. Elle témoigne de la qualité du travail de nos employés d'entretien et de nos ingénieurs. Les nouvelles voitures AZUR seront plus fiables, plus confortables et plus spacieuses. Ce projet de remplacement nécessite un investissement de 2,2 G\$, dont 727 M\$ pour la période 2013-2015.

Tous ces projets de maintien et de remplacement des actifs totalisent 1,8 G\$, soit 478 M\$ en 2013, 647 M\$ en 2014 et 649 M\$ en 2015.

ACCROISSEMENT DE SERVICE ET NOUVEAUX SERVICES

Nous devons impérativement investir dans notre offre de service afin de répondre à la demande croissante de la population pour le transport collectif. Plusieurs facteurs environnementaux, sociaux et économiques en sont responsables. Nos récents succès illustrent bien que si nous augmentons la qualité et la quantité de nos services, un plus grand nombre de personnes joindront le mouvement collectif.

Pour la période 2013-2015, des investissements de 445 M\$ (214 M\$ en 2013, 111 M\$ en 2014 et 120 M\$ en 2015) seront requis. Ils concernent pour l'essentiel la construction d'un centre de transport (garage), au coût de 165 M\$, qui pourra accueillir 300 bus supplémentaires. Il est important de préciser que ce nouveau centre de transport est l'une des conditions essentielles à la réalisation du Plan stratégique 2020 selon lequel le parc de bus devra passer de 1 700 en 2010 à 2 100 en 2020 (une augmentation de 25 %). Le présent PTI prévoit également l'achat et la mise en place d'un tout nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information en temps réel aux voyageurs, dénommé iBUS. Ce projet majeur sera implanté sur le réseau de surface à compter de la fin de 2014, au coût de 200,6 M\$.

En résumé, pour la période de ce plan triennal, la STM investira 1,8 G\$ (77 %) dans le maintien des actifs et 0,4 G\$ (23 %) dans l'augmentation de l'offre de service.

Comment allons-nous financer ces investissements de 2,2 G\$? La majorité des projets sont admissibles à une subvention gouvernementale qui permet des remboursements variant entre 50 % et 100 % selon les programmes.

Selon les programmes actuels, le gouvernement du Québec injectera 1,3 G\$, soit 59 %; le gouvernement du Canada, par la SOFIL (Société de financement des infrastructures locales) et le Fonds Chantiers Canada, 327 M\$, soit 15 %; et l'agglomération de Montréal financera directement 64 M\$, soit 3 %. La STM, par des emprunts contractés en son nom par la ville de Montréal et le gouvernement du Québec, comblera la différence, soit 506 M\$ (23 %).

Cela se traduira par une hausse du service de la dette net qui passera de 73 M\$ en 2012 à 79 M\$ en 2013, à 100 M\$ en 2014 et à 114 M\$ en 2015. Cet accroissement crée une pression supplémentaire sur notre équilibre budgétaire, puisqu'il s'ajoute à l'augmentation des coûts de fonctionnement liés à l'augmentation de service (nombre d'heures de service bus et métro) et aux facteurs inflationnistes. Cela dit, notre taux d'endettement demeure en-deçà des ratios qualifiés « à risque » avec un taux de 6 % et nous avons thésaurisé 0,5 G\$ pour rembourser cette dette. Ce ratio, combiné à l'excellente gestion de la STM et à son Plan stratégique 2020, font en sorte que l'entreprise maintient ses très bonnes cotes de crédit A+ et Aa2, décernées respectivement par Standard and Poor's et Moody's.

Les prochaines années seront déterminantes. Nous devons non seulement rattraper les retards accusés dans les programmes de remplacement de nos actifs dans les années 1980 et 1990 et remplacer les systèmes et équipements en fin de vie utile, mais nous avons également la responsabilité de mettre en place de nouveaux systèmes de transport collectif pour soutenir la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal. Cela pose donc avec encore plus d'acuité la question du financement du transport collectif.

La contribution de l'agglomération de Montréal totalisera 405 M\$ en 2013, soit environ 30 % de notre budget, en hausse de 2,5 % par rapport à 2012, mais de 71 % depuis 2001. Cette contribution ne peut augmenter plus rapidement, puisqu'elle est constituée majoritairement de la taxe foncière, à moins d'y adjoindre de nouvelles taxes ou fonds dédiés comme ceux déjà mis en place sur le stationnement au centre-ville ou sur l'immatriculation.

La contribution de la clientèle, à laquelle nous ajoutons nos revenus autonomes de publicité, représente un taux d'autofinancement de 59 % de nos dépenses d'exploitation. Notre stratégie doit faire en sorte que les augmentations de tarif liées aux facteurs inflationnistes et aux améliorations de service soient pondérées afin de ne pas nuire à la croissance de l'achalandage.

Comme la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la STM est d'avis que de nouvelles sources de financement doivent être dédiées au transport collectif. Le récent rapport de consultation publique de la Commission du transport de la CMM conclut que trois sources doivent être priorisées très rapidement pour soutenir le maintien de nos actifs et le développement du transport collectif, soit :

- l'augmentation de ½¢ / litre de la taxe sur l'essence régionale par année au cours des dix prochaines années, pour un total de 5¢;
- l'augmentation de 2¢ / litre de la taxe provinciale pour alimenter le FORT (Fonds des réseaux de transport terrestre) et une redistribution plus favorable des sommes perçues en faveur du transport collectif;
- l'indexation de la taxe sur les droits d'immatriculation et une modulation en fonction de la cylindrée sur l'ensemble du territoire de la CMM.

De plus, des études plus approfondies doivent être conduites sur la mise en place de péages régionaux, la taxation du stationnement et la captation de la valeur foncière.

En terminant, nous voulons souligner le travail exceptionnel des employés et de la direction de la STM qui sont grandement responsables de la qualité des services de transport collectif offerts aux citoyens.



Michel Labrecque
Président du conseil d'administration



Carl Desrosiers
Directeur général

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.

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

Le pourcentage de subvention présenté au bas de chaque fiche représente une estimation du taux prévu de financement par les partenaires, autres que la STM, pour la durée totale du projet et pour l'ensemble des dépenses du projet (capitalisable et non capitalisable).

Tous les projets inscrits au présent PTI (sauf ceux inscrits en annexe sous Projets à l'étude) ont obtenu l'autorisation de débiter la planification de la mise en œuvre par les instances décisionnelles appropriées de la Société.

Les projets terminés en 2012 ont été retirés du présent document.

PORTRAIT DE LA STM PORTRAIT DE LA STM

MISSION DE L'ENTREPRISE

La STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable. Elle développe et exploite pour sa clientèle un réseau intégré de métro et de bus ainsi qu'un service de transport adapté. Elle assure des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables. Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

QUELQUES CHIFFRES

14^e entreprise en importance au Québec

**PTI 2013-2015
2 218 M\$**

Valeur de remplacement des actifs de 14,5 G\$



Réseau du métro

Le métro comporte quatre lignes qui couvrent 71 km au total et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73, qui ont parcouru 77,1 M de km en 2011.



Réseau des bus

La STM possède un parc de 1713 bus, dont 8 hybrides et 202 articulés, ainsi que 102 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km². Il compte 213 lignes, dont 160 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, 142 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant 125 km de voies réservées, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus a atteint 84,9 M de km en 2011.






Transport adapté

La STM offre un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, plus de 22 000 clients effectuent annuellement, à l'aide de minibus de la STM et de 14 fournisseurs de services de taxis ordinaires et accessibles, plus de 2,8 M de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.



COMPARAISON DES MODES DE TRANSPORT

MODES	LÉGERS		
	MINIBUS	MIDIBUS	BUS
			
Gabarit (longueur)	8 mètres	8 à 11 mètres	12 mètres
Capacité places assises	8 (6 fauteuils roulants)	20	30
Capacité maximale	8 (19-23 Navette Or)	35	75
Passagers / heure (direction de pointe)	–	De 500 à 750	De 1 000 à 1 500
Distance inter-arrêt	–	De 250 à 500 mètres	De 250 à 500 mètres
Vitesse commerciale	De 16 à 19 km/h	De 10 à 25 km/h	De 10 à 25 km/h
Durée de vie	De 5 à 6 ans	De 12 à 16 ans	16 ans
Émission de GES (g eq. CO₂/km)	717	Environ 900 (propulsion hybride)	1 453 (propulsion diesel) 1 023 (propulsion hybride)

LÉGERS		INTERMÉDIAIRE	LOURD
BUS ARTICULÉ	TROLLEYBUS	TRAMWAY	MÉTRO
			
18 mètres	18 mètres	(1 élément = 1 voiture) 30 à 40 mètres	1 train = 9 voitures (lignes verte et orange)
			1 train = 6 voitures (lignes bleue et jaune)
54	54	75	306 (34 par voiture)
105	105	200	1200
De 1 500 à 2 000	De 1 500 à 2 000	De 2 000 à 4000	De 20 000 à 30 000
De 250 à 500 mètres	De 250 à 500 mètres	De 400 à 500 mètres entre les stations	950 mètres entre les stations
De 10 à 25 km/h	De 10 à 25 km/h	De 17 à 25 km/h	De 35 à 38 km/h
16 ans	De 20 à 25 ans	25 ans	40 ans
2 099 (propulsion diesel) 1 561 (propulsion hybride)	Aucune	Aucune	Aucune

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est désigné par le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal parmi les membres de son conseil ordinaire et des conseils des autres municipalités, dont le territoire est compris dans l'agglomération. Par ailleurs, trois membres du conseil d'administration sont choisis parmi les résidants de l'agglomération, dont deux représentants des services de transport collectif et un représentant des services adaptés aux besoins des personnes handicapées. La désignation de deux représentants des services de transport collectif doit notamment permettre de faire accéder au conseil d'administration au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

Le conseil d'administration est représentatif des valeurs de diversité et de pluralité prônées par la Société. Il est actuellement composé de six élus municipaux et de trois représentants des clientèles et regroupe trois femmes et six hommes.



Michel Labrecque

Président du Conseil d'administration
et représentant des clients
du transport collectif



Marvin Rotrand

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



Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement
Ville de Montréal
et de Lachine



Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal
District Côte-de-Liesse
Arrondissement Saint-Laurent



Claudia Lacroix Perron

Représentante dédiée
pour la clientèle jeunesse
18-35 ans



Edward Janiszewski

Maire de la Ville de
Dollard-des-Ormeaux



Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard



Monica Ricourt

Conseillère
Arrondissement Ovide-Clermont /
Montréal-Nord



Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté

RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration exerce les fonctions et les pouvoirs de la Société et en détermine les grandes orientations. Il adopte le plan stratégique de développement du transport collectif sur le territoire qu'elle dessert. Il adopte annuellement le budget, le plan d'effectif et le programme triennal d'immobilisations. Il établit les différents titres de transport et en fixe les tarifs. Il approuve, abolit ou remplace les lignes de transport collectif et approuve les modifications permanentes aux parcours.

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET LEUR RÔLE

Afin de contribuer à la bonne gouvernance de la Société et pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de comités techniques dont chacun est dédié à un domaine d'intervention spécifique. Ces comités ont, pour la plupart, été créés entre 2006 et 2008, dans le cadre de la démarche de révision des règles de gouvernance, pour mener à bien les activités de la Société. Ils sont composés de membres du conseil d'administration et de membres externes indépendants.

Le président du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. La secrétaire générale assiste aux rencontres et agit comme secrétaire permanente de tous les comités sans toutefois en être membre.

COMITÉ SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la Société offre à ses clients ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées. Deux sous-comités ont été formés pour traiter plus spécifiquement des dossiers touchant l'accessibilité et la diversité. Afin de prendre le pouls de la clientèle, le comité organise chaque année des consultations publiques.

COMITÉ RESSOURCES HUMAINES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des ressources humaines de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées. Il étudie et évalue annuellement le rendement du directeur général par rapport aux objectifs individuels et d'entreprise spécifiques préétablis et fixe sa rémunération annuelle à l'intérieur des paramètres établis par le conseil. Le comité s'adjoit au besoin des experts externes qui comparent et effectuent un étalonnage de la rémunération des cadres dans les sociétés publiques québécoises et dans les sociétés de transport public nord-américaines.

COMITÉ DES FINANCES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des activités financières de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens, et les solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires de la Société ainsi que de la disponibilité de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.

COMITÉ GOUVERNANCE ET ÉTHIQUE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gouvernance et d'éthique dans la gestion des activités de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ MAINTIEN DES ACTIFS, PROJETS MAJEURS ET ENVIRONNEMENT

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer le maintien des actifs de la STM (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et parc informatique) ainsi que la réalisation des projets majeurs appuyant la mise en oeuvre de son *Plan stratégique 2020* et la gestion de la politique environnementale de la Société. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

COMITÉ OPÉRATIONNEL

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des opérations de la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ DES ARTS ET DU PATRIMOINE ARTISTIQUE

Le comité a pour mandat de favoriser l'intégration de l'Art dans le réseau de transport de la Société et de s'intéresser à la protection, à la conservation, au bon usage et à la mise en valeur des biens patrimoniaux artistiques détenus par la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ DE DIRECTION



Carl Desrosiers
Directeur général



Odile Paradis
Directrice principale
Affaires publiques



Michel Lafrance
Directeur exécutif
Activités
commerciales
(filiales)



Sylvie Tremblay
Secrétaire générale
et directrice
exécutive des
Affaires juridiques



Stéphane Forget
Directeur exécutif
Relations externes
et planification
stratégique



Luc Tremblay
Directeur exécutif
Finances et
Contrôle



Pierre Dauphinais
Directeur exécutif
Gestion des projets
majeurs



Dominique Lemay
Directeur exécutif
Métro



André Poisson
Directeur exécutif
Autobus



François Chamberland
Directeur exécutif
Services
techniques



Alain Brière
Directeur exécutif
Ressources
humaines et
services partagés



Denise Vaillancourt
Directrice exécutive
Planification,
marketing et
communications

PLAN STRATÉGIQUE 2020

MISE EN CONTEXTE

Le *Plan stratégique 2020* de la STM a été préparé conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01), et approuvé par le conseil d'administration de la STM le 7 septembre 2011, par le conseil de l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011 et par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 14 juin 2012. Il présente une perspective de développement du transport collectif sur une période de dix ans pour tous les modes de transport, équipements et infrastructures. Par ailleurs, il sera revu tous les ans et mis à jour tous les cinq ans.

Préparé avec le concours de tous les gestionnaires de l'entreprise et des membres du conseil d'administration, le *Plan stratégique 2020* s'inscrit dans la foulée du *Plan d'affaires 2007 – 2011*, puisqu'il s'appuie sur les mêmes priorités. Forts des excellents résultats du plan d'affaires de la STM, nous avons convenu de maintenir le cap tout en augmentant la cadence. Ainsi, notre engagement collectif pour les dix prochaines années reposera sur des priorités déjà établies.

VISION DE LA STM

« Assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en ce qui a trait à la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto. »

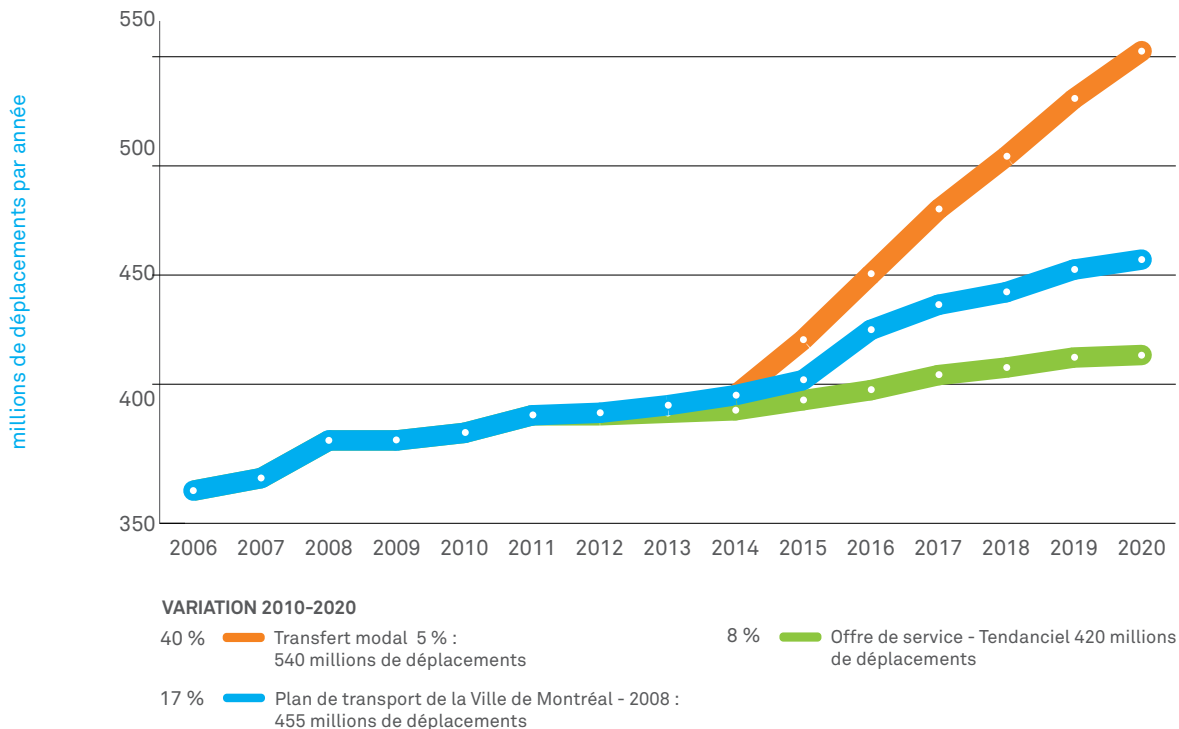
OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

540 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS, UN OBJECTIF AMBITIEUX ET DURABLE

Si l'on tient compte des seuls projets de maintien et d'optimisation du réseau, la STM atteindrait 420 millions de déplacements par année à l'horizon 2020, une cible qui s'inscrit dans la continuité de ses résultats depuis 2006. En y ajoutant les projets de développement comme le tramway et les prolongements de métro, cette cible atteindrait 455 millions, correspondant à l'objectif du *Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal*, soit une croissance de 17 % par rapport à 2010 (ou 26 % entre 2008 et 2021).

La STM entend faire davantage : elle vise à aller au-delà de l'objectif du *Plan de transport de la Ville de Montréal*, qui est de 455 millions de déplacements par année en 2020. De fait, elle a fixé l'objectif de son *Plan stratégique 2020* à 540 millions de déplacements annuellement, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif, elle mise sur un transfert modal de 5 % vers le transport collectif et, pour ce faire, elle compte améliorer son offre de service du réseau de métro de 26 % et celle des bus de 32 %. En ce qui a trait aux projets de développement, ceux-ci consisteraient principalement à prolonger les lignes de métro vers Anjou et Bois-Franc, à réaliser la première phase d'un réseau de tramway et à augmenter le parc de bus de plus de 400 véhicules.

TROIS SCÉNARIOS DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE 2006-2020



PRIORITÉS ET STRATÉGIES DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

Afin d'atteindre les objectifs du plan stratégique, l'entreprise a retenu six priorités qui se traduisent par 23 stratégies que voici :



PRIORITÉ 1

Développer les services

1. Rénover, prolonger le réseau de métro et augmenter l'offre de service
2. Améliorer l'offre de service tout en diversifiant le réseau de bus
3. Mettre en service la première ligne de tramway
4. Collaborer à la mise en place de tout projet de transport collectif sur le territoire de l'île de Montréal
5. Renforcer l'offre de service en transport adapté



PRIORITÉ 2

Améliorer l'expérience client et la mise en marché

6. Développer l'image de marque *Mieux respirer*
7. Implanter un programme sur la qualité de service
8. Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service
9. Améliorer la qualité de l'information à la clientèle
10. Offrir un environnement sécuritaire, convivial et agréable
11. Appliquer les mesures d'accessibilité universelle
12. Diversifier l'offre tarifaire



PRIORITÉ 3

Attirer, développer et mobiliser les talents

13. Déployer des moyens novateurs pour recruter du personnel et développer leurs compétences
14. Poursuivre l'effort de mobilisation des employés et des gestionnaires
15. Poursuivre la dynamique collaborative des relations de travail
16. Contribuer à créer un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif

STRATÉGIES



PRIORITÉ 4

Optimiser la gestion des investissements



PRIORITÉ 5

Améliorer davantage la performance



PRIORITÉ 6

Faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions

STRATÉGIES

- 17. Générer de la valeur ajoutée lors du renouvellement des actifs
- 18. Optimiser la gestion du portefeuille de projets et améliorer la réalisation des projets

- 19. Augmenter et diversifier les revenus
- 20. Exercer un contrôle rigoureux des dépenses

- 21. Participer à l'effort gouvernemental d'électrification des transports
- 22. Réduire l'empreinte écologique de l'entreprise
- 23. Promouvoir le développement durable

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

MISE EN CONTEXTE

À la suite d'un exercice d'amélioration de la performance, la STM a créé en 2008 la gestion de portefeuille de projets (GPP). Cette pratique a d'abord été appliquée pour certains projets puis, afin de la renforcer, une stratégie a été incluse à la priorité « Optimiser la gestion des investissements » du *Plan stratégique 2020*. Cette mesure a permis d'étendre la GPP à l'ensemble des projets de la STM tout en s'assurant d'un lien solide avec le *Plan stratégique 2020*.

OBJECTIFS DE LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

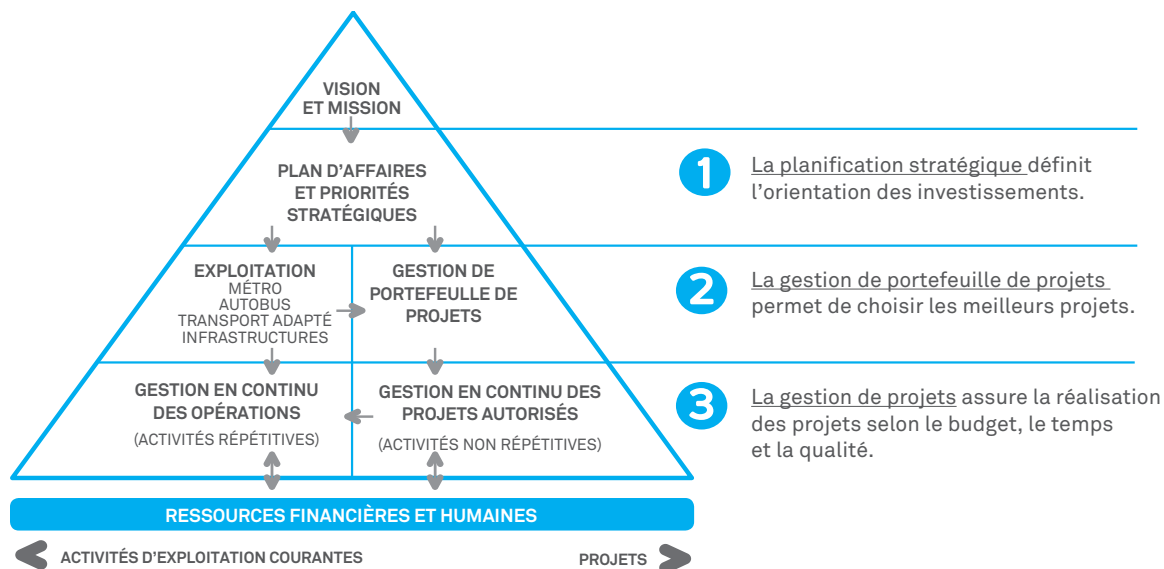
La gestion de portefeuille vise à mettre en priorité les meilleurs projets dont la finalité est de livrer des bénéfices, tout en considérant les contraintes financières et humaines. Plus spécifiquement, la gestion de portefeuille de projets comporte les avantages suivants :

- la correspondance des projets avec les orientations stratégiques;
- l'attribution optimisée des ressources;
- une meilleure coordination et une meilleure synergie entre les projets;
- l'uniformisation de la présentation des projets.

L'ensemble des projets font l'objet d'une autorisation et d'un suivi, selon le processus de gestion de portefeuille de projets. Ce processus s'inspire des meilleures pratiques reconnues dans le domaine et a été amélioré au fil des ans afin de répondre à la réalité de la STM. Cette approche nous a permis de mettre en place des mécanismes de gestion aussi rigoureux qu'innovateurs. Ainsi, en renforçant sa gestion de portefeuille de projets, la STM garantit la mise en priorité de ses projets et permet l'optimisation des bénéfices prévus.

GOVERNANCE

La figure ci-dessous décrit comment la gestion de portefeuille de projets réussit à maximiser la valeur du portefeuille de projets et à optimiser l'utilisation des ressources.



La mise en place de la gestion de portefeuille de projets a été grandement facilitée par le comité GPP. Composé de membres de la haute direction, ce comité se réunit de 10 à 12 fois par année pour étudier les projets et choisir les meilleurs parmi ceux qui lui sont présentés. La participation et le soutien des membres du comité GPP ont permis de positionner le choix des projets au niveau stratégique, tout en améliorant la gouvernance reliée à l'autorisation des projets.

GESTION DES BÉNÉFICES

Les opérations courantes permettent la production quotidienne de produits et services ayant des bénéfices (ou valeur) pour la clientèle. Quant à eux, les projets ont pour objectif de créer de nouveaux produits ou services, dont les bénéfices répondent aux objectifs stratégiques de la STM. Ainsi la réalisation des bénéfices est la raison d'être des projets. La gestion des bénéfices permet de :

- déterminer l'envergure du projet et développer le plan de projet;
- vérifier l'atteinte des objectifs stratégiques et financiers;
- s'assurer que les projets du portefeuille génèrent de la valeur;
- optimiser les ressources;
- s'assurer que les résultats sont documentés, mesurés et transférés aux opérations.

Au cours de la dernière année, un processus de gestion des bénéfices a été intégré au cycle de vie d'un projet. Des livrables reliés à la gestion des bénéfices sont prévus dès l'identification du projet. Le plan de réalisation des bénéfices ainsi que la charte de projet sont les deux documents de référence qui devront être mis à jour tout au long du projet et ce, jusqu'au transfert du résultat aux opérations.

Des activités de gestion du changement ont aussi été intégrées au cycle de vie du projet puisqu'elles permettent de mettre en place les conditions facilitant la livraison des bénéfices.

PORTEFEUILLE DE LA STM

Chaque projet est positionné dans l'une des cinq catégories de portefeuille, selon sa raison d'être principale :

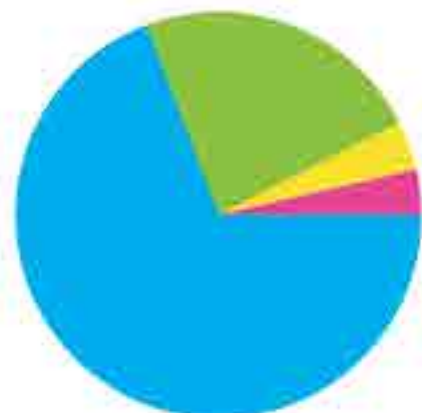


Ainsi, chacune des catégories de portefeuille s'arrime à une priorité du *Plan stratégique 2020*. Par contre, la catégorie de portefeuille «Maintenir les actifs» correspond à la priorité «Optimiser la gestion des investissements». Le nom de cette catégorie de portefeuille a été modifié afin de refléter la réalité des opérations en accord avec les pratiques de gestion de portefeuille. Le développement durable étant un élément central de toutes les décisions, il a été tout naturellement intégré dans chacune des catégories du portefeuille STM.

Une fois les projets catégorisés, la STM utilise les principaux indicateurs de son *Plan stratégique 2020* (par exemple : l'offre de service, la satisfaction générale ou la ponctualité) pour évaluer et positionner chaque projet. Par la suite, ces projets sont autorisés et inscrits au portefeuille. Trois fois par année, un rapport de suivi est produit par l'équipe GPP, afin de permettre la prise de décision du comité GPP menant à équilibrer chaque catégorie de portefeuille en maximisant leurs bénéfices. Cette optimisation des investissements est nécessaire pour mieux gérer la dualité entre les besoins du maintien des actifs et ceux du développement ou d'amélioration. Dans le *Plan stratégique 2020*, ces investissements représentent 54 % pour le maintien des actifs et 46 % pour le développement et l'amélioration.

Pour l'ensemble des projets autorisés du *Programme triennal d'immobilisations 2013 – 2014 – 2015*, la répartition est la suivante :

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



69 %	Maintenir les actifs
23 %	Développer les services
4 %	Améliorer davantage la performance
4 %	Autres

Le tableau suivant identifie les principaux projets de maintien, d'amélioration et de développement tels que catégorisés par la GPP. Seuls les projets autorisés y sont présentés.

PROJETS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	Total 2013-2015	2016 et après	Total	%
Maintien et amélioration								
Acquisition de voitures de métro (MPM-10)	252 226	65 861	262 197	333 780	661 839	692 540	1 606 605	
Modifications des ateliers et des équipements Métro - MPM-10	97 082	95 706	64 779	15 612	176 097	0	273 180	
Réno-Systèmes - phases I et II	933 181	30 411	0	0	30 411	0	963 591	
Réno-Systèmes - phase III	40 838	104 133	140 836	111 835	356 805	102 357	500 000	
Réno-Infrastructures métro - phase I	19 626	33 000	50 401	60 000	143 401	86 973	250 000	
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I	13 815	13 031	13 559	15 528	42 119	34 282	90 216	
Remplacement de bus	462 052	283	13 022	32 995	46 300	200 088	708 440	
Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)	15 974	60 660	60 311	44 799	165 770	18 881	200 625	
Reconstruction du bâtiment Crémazie	783	96	11 361	18 933	30 390	120 626	151 799	
Autres projets	83 477	74 858	30 563	15 075	120 496	21 632	225 605	
Sous-total	1 919 054	478 041	647 029	648 558	1 773 628	1 277 379	4 970 060	77 %
Développement								
Acquisition de voitures de métro (MPM-10) (prolongements et achalandage)	92 926	20 818	30 103	14 396	65 317	452 808	611 051	
Ajout de bus	157 192	38 972	47 359	95 755	182 087	241 861	581 139	
Infrastructures au Réseau des bus - phase II (Stinson)	53 049	112 034	139	0	112 173	0	165 222	
Programme de mesures préférentielles pour bus - phase I	25 759	28 336	25 942	7 012	61 290	22 679	109 729	
Autres projets	15 505	13 797	7 536	2 616	23 949	0	39 454	
Sous-total	344 430	213 958	111 081	119 779	444 816	717 348	1 506 595	23 %
TOTAL	2 263 484	691 998	758 110	768 336	2 218 444	1 994 727	6 476 655	100 %

PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL DES IMMOBILISATIONS

PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL DES IMMOBILISATIONS (PTI)

VOLET STRATÉGIQUE

Le *Plan stratégique 2020* de la STM guide l'élaboration du Programme triennal des immobilisations. Avec ces orientations, la Société est en mesure d'élaborer ses besoins en investissements et ce, pour les 10 prochaines années afin de prévoir les projets pour maintenir et développer son patrimoine. La STM revoit systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et des sources de financement des différents projets est établie afin d'élaborer le PTI de la Société.

VOLET OPÉRATIONNEL / ADOPTION

De façon continue, les projets sont assujettis au processus de gestion de portefeuille de projets (GPP) de la STM. Ainsi, les projets inscrits au Programme triennal des immobilisations sont soit des :

- projets autorisés en cours de réalisation ayant fait l'objet d'une mise à jour (besoins, échéanciers);
- nouveaux projets en cours d'évaluation et n'ayant pas, au moment d'écrire ces lignes, fait l'objet d'une présentation au comité GPP. Il est à noter que ces derniers apparaîtront à l'Annexe B « Projets à l'étude ».

La STM, qui est régie par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, a l'obligation légale de produire annuellement un programme des acquisitions en immobilisations pour ses trois exercices financiers subséquents, appelé Programme triennal des immobilisations (PTI). Le conseil d'administration de la STM doit approuver le PTI avant de le soumettre à la Ville de Montréal pour approbation. Le Conseil d'agglomération de la Ville de Montréal doit lui aussi procéder à son approbation. Ces approbations se déroulent au cours de l'automne.

Ensuite, la STM doit déposer son PTI auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ). Avec ce dépôt, la STM est en mesure de soumettre des projets au Plan québécois des infrastructures (PQI) du MTQ pour obtenir des crédits de subvention.

Finalement, pour les projets qui concernent le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation supplémentaire auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette étape se déroule vers le mois de novembre de chaque année.

SCHÉMA DE PLANIFICATION DU PTI (VOLET STRATÉGIQUE)

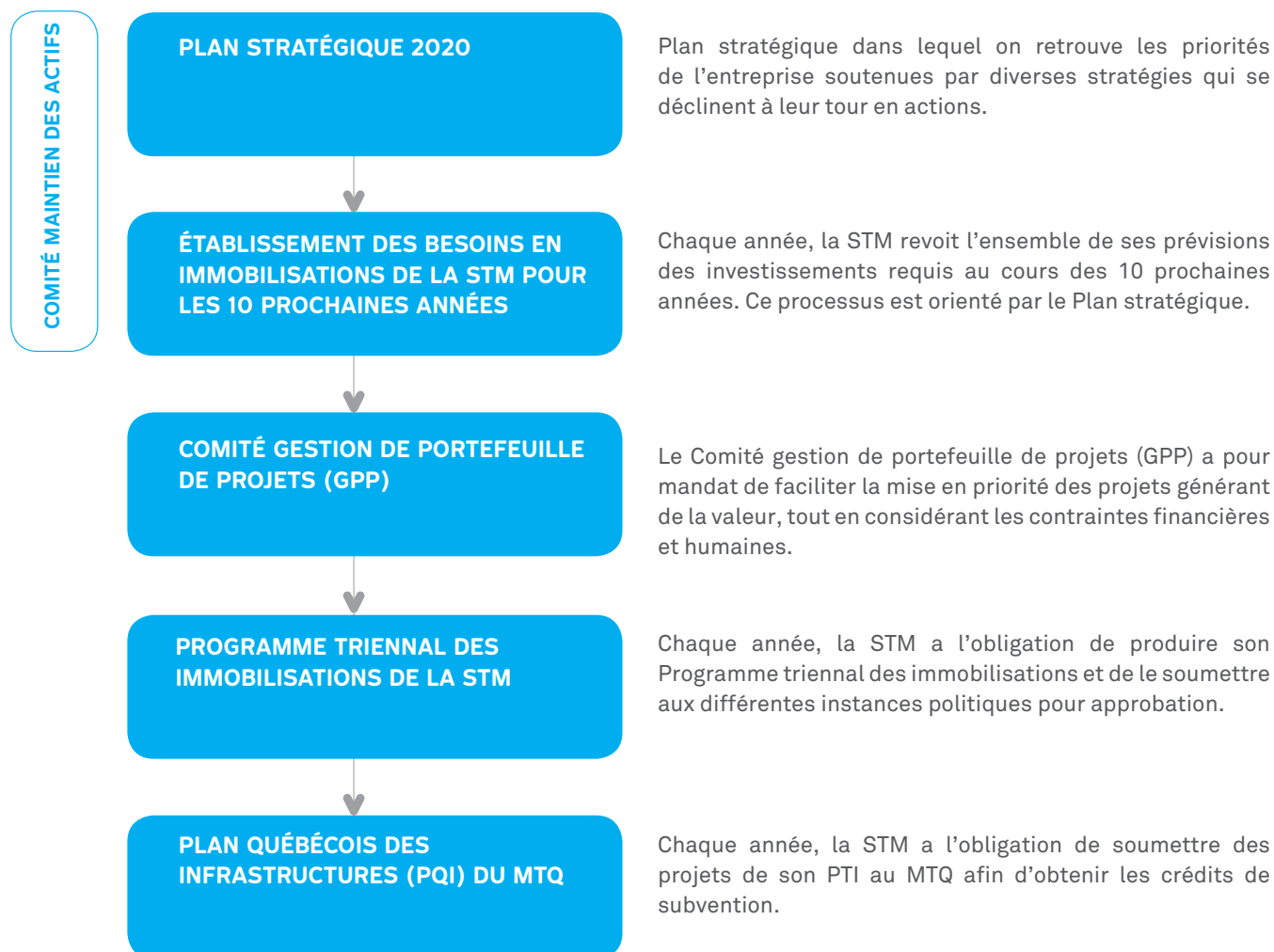
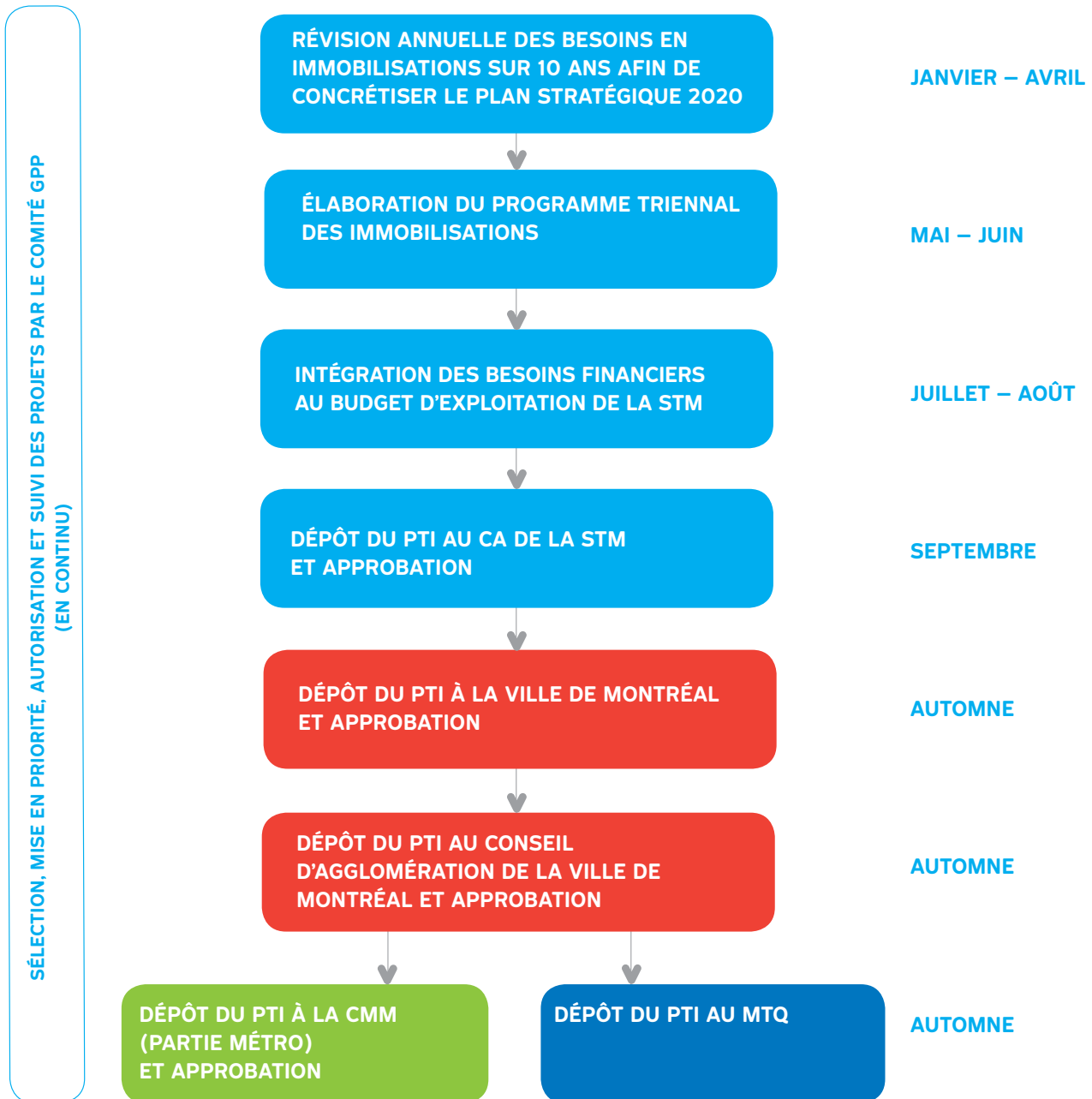


SCHÉMA DE PLANIFICATION DU PTI (VOLET OPÉRATIONNEL / ADOPTION)

Le schéma qui suit résume et intègre l'ensemble des grandes étapes qui sous-tendent la confection et l'approbation du Programme triennal des immobilisations de la STM.



APPROCHE GLOBALE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

De 2003 à 2012, soit sur une période de dix ans, la Société aura investi 3,1 milliards de dollars en immobilisations, alors qu'un montant de 2,2 milliards de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Ce montant d'investissement s'explique par le fait que plusieurs immobilisations de la Société ont atteint ou atteindront leur durée de vie utile au cours des prochaines années, dont les voitures de métro ainsi que plusieurs infrastructures.

De plus, afin de soutenir la croissance de son achalandage, d'améliorer le service et d'accroître la satisfaction de la clientèle, la STM doit pouvoir compter sur des équipements de qualité.

Ainsi, au Réseau des bus, la STM procédera au remplacement et à l'implantation de systèmes d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) qui vise à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Au cours des trois prochaines années, la Société investira 233,9 millions de dollars pour l'acquisition de 209 bus à plancher surbaissé, dont 45 bus articulés à propulsion diesel et 158 bus dotés d'une propulsion hybride et six d'une propulsion électrique. La STM étant un acteur clé pour favoriser la mobilité des personnes sur le territoire de l'île de Montréal déploie, depuis 2012, de nouvelles dessertes express pour atténuer les problèmes de congestion liés aux travaux routiers. De même, à la suite de l'augmentation de l'offre de service reliée au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC), la Société ajoutera, d'ici 2014, un nouveau centre de transport qui permettra de recevoir les ajouts de bus et de personnel.

Quant au Réseau du métro, la STM poursuit son projet d'acquisition de 468 voitures de métro, dont 342 serviront au remplacement des voitures MR-63, 63 à l'atteinte des objectifs d'achalandage du *Plan stratégique 2020* et 63 aux besoins reliés aux futurs prolongements du métro. De plus, les installations du métro, dont une partie a été inaugurée en 1966 et une deuxième construite entre les années 1976 et 1988, obligeront la STM à investir autant dans ses équipements fixes que dans ses infrastructures. Pour ce faire, trois projets majeurs seront réalisés soit le programme Réno-Systèmes, le programme Réno-Infrastructures et la réfection de la station Berri-UQAM.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES

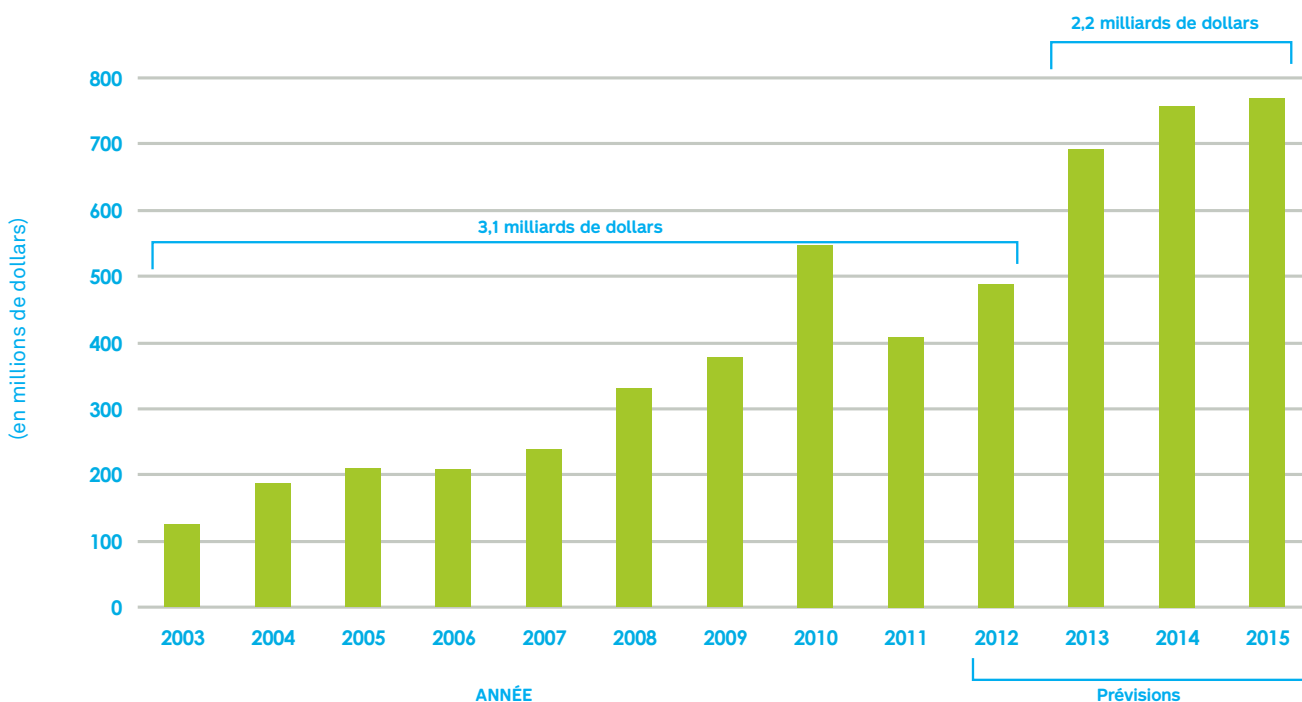


TABLEAU SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	Total 2013-2015	2016 et après	Total
Réseau des bus							
Machinerie, équipement et outillage	24 055	65 303	65 687	49 709	180 699	21 348	226 102
Matériel roulant	629 247	56 857	69 933	135 716	262 506	446 718	1 338 471
Patrimoine immobilier et infrastructures	121 409	162 968	47 065	31 246	241 279	156 674	519 362
	774 711	285 128	182 685	216 671	684 484	624 739	2 083 934
Réseau du métro							
Machinerie, équipement et outillage	977 038	136 434	141 350	112 349	390 132	103 384	1 470 555
Matériel informatique	5 779	1 436	1 302	0	2 738	0	8 517
Matériel roulant	350 742	89 640	294 569	348 176	732 385	1 145 348	2 228 475
Patrimoine immobilier et infrastructures	131 098	149 458	128 739	91 140	369 337	121 255	621 691
	1 464 658	376 968	565 960	551 665	1 494 593	1 369 988	4 329 238
Administratif							
Machinerie, équipement et outillage	1 881	6 750	2 308	0	9 058	0	10 939
Matériel informatique	17 512	10 942	2 171	0	13 113	0	30 624
Patrimoine immobilier et infrastructures	4 723	12 210	4 987	0	17 197	0	21 920
	24 115	29 902	9 466	0	39 368	0	63 483
GRAND TOTAL	2 263 484	691 998	758 110	768 336	2 218 444	1 994 727	6 476 655
Tous les secteurs							
Machinerie, équipement et outillage	1 002 974	208 487	209 344	162 058	579 889	124 732	1 707 595
Matériel informatique	23 291	12 378	3 473	0	15 851	0	39 142
Matériel roulant	979 989	146 497	364 502	483 892	994 891	1 592 066	3 566 946
Patrimoine immobilier et infrastructures	257 230	324 636	180 791	122 386	627 814	277 929	1 162 972
GRAND TOTAL	2 263 484	691 998	758 110	768 336	2 218 444	1 994 727	6 476 655

SYNTHÈSE DU PTI 2013 – 2014 – 2015

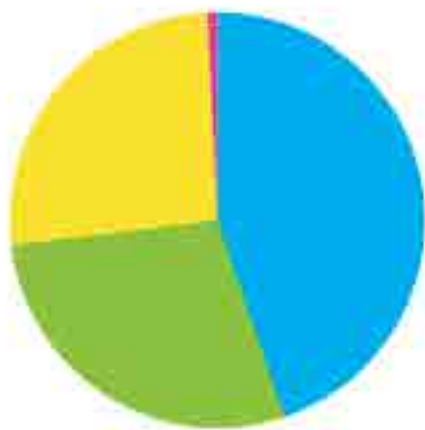
Le *Plan stratégique 2020* de la STM donne une perspective du développement du transport collectif sur dix ans pour tous les modes de transport collectif ainsi que tous les équipements et les infrastructures. La Société prévoit donc investir près de 2,2 milliards de dollars au cours des trois prochaines années. La STM vise, entre autres, à améliorer l'accueil à sa clientèle, la ponctualité des bus, la fiabilité du métro ainsi que l'information à la clientèle.

Afin d'atteindre son objectif de 540 millions de déplacements par année d'ici 2020, la STM injectera près de 45 % de ces investissements dans le remplacement ou l'ajout de son matériel roulant (bus et métro) soit 994,9 millions de dollars. L'acquisition de nouvelles voitures de métro, dont les coûts sont estimés à 727,2 millions de dollars pour les trois prochaines années, représente l'élément majeur de cette catégorie. Plus de 227,9 millions de dollars serviront au remplacement et à l'ajout de bus. De plus, pour atteindre son objectif d'électrification de son réseau d'ici 2030, la STM convertira une ligne en desserte électrique au coût de 6,0 M \$.

Une somme de 627,8 millions de dollars sera dédiée au patrimoine immobilier et infrastructures, représentant 28 % des investissements totaux de la STM. À la suite de l'acquisition de nouvelles voitures de métro, la STM prévoit des investissements significatifs pour la modification des infrastructures qui permettront d'intégrer ce nouveau matériel roulant. Pour faire face à l'augmentation du parc de bus reliée au PAGASTC, la STM prévoit l'ajout d'un nouveau centre de transport. Par ailleurs, des sommes importantes seront investies au cours des trois prochaines années dans la réfection des stations de métro dans le cadre de la phase I du programme Réno-Infrastructures et de la réfection majeure de la station Berri-UQAM. De plus, au cours des prochaines années, la Société souhaite ajouter plus de 300 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus sur l'île de Montréal. Cet investissement réduira davantage le temps de déplacement tout en améliorant la ponctualité des bus dans les axes à fort achalandage.

Finalement, au cours des trois prochaines années, la STM investira 579,9 millions de dollars, soit 26 % des dépenses totales, pour de la machinerie, des équipements et de l'outillage. Près de 67 % de ce montant servira au programme Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf d'équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial du métro. Le solde servira surtout au remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) au Réseau des bus.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE



45 %	Matériel roulant
28 %	Patrimoine immobilier et infrastructures
26 %	Machinerie, équipement et outillage
1 %	Matériel informatique

ANALYSE DES SUBVENTIONS 2013 – 2014 – 2015

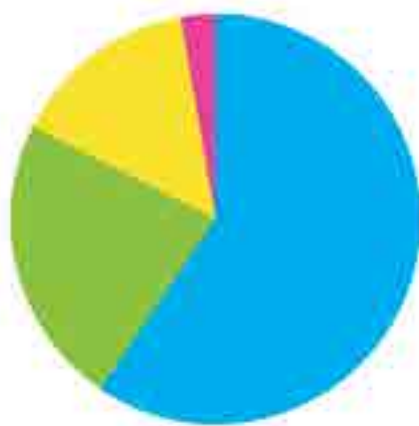
La majorité des projets étant admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50% et 100%), les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal, financeront 77% des dépenses d'investissement de la Société, représentant plus de 1,7 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 59%, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 15% et celle de l'agglomération de Montréal de 3%. La STM financera la presque totalité de la différence, soit 23% des investissements, représentant un montant de 506 millions de dollars pour la période de 2013 à 2015.

FINANCEMENT

(en milliers de dollars)

	2013	2014	2015	Total	%
Subvention de nos partenaires					
Gouvernement provincial	400 900	456 294	464 138	1 321 332	59%
Gouvernement fédéral	93 902	110 125	122 890	326 917	15%
Agglomération de Montréal	18 181	19 428	26 506	64 115	3%
Sous-total	512 983	585 847	613 534	1 712 364	77%
Financement de la STM					
Dépenses d'exploitation	11 091	12 934	10 081	34 105	2%
Fonds de roulement	3 505	1 693	1 000	6 198	0%
Sur emprunt	164 420	157 636	143 721	465 777	21%
Sous-total	179 015	172 263	154 802	506 080	23%
Total	691 998	758 110	768 336	2 218 444	100%

FINANCEMENT



59%	Gouvernement provincial
23%	STM
15%	Gouvernement fédéral
3%	Agglomération de Montréal

GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Les investissements prévus au présent PTI se répartissent sur 57 projets. Toutefois, quelques grands projets représentant 89 % des investissements, pour un montant d'environ 2 milliards de dollars, amélioreront la fiabilité et la ponctualité du service, la qualité de l'information à la clientèle, l'accessibilité universelle et créeront un environnement sécuritaire, convivial et agréable.

GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	2013	2014	2015	Total
1. ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO (MPM-10)	182 386	357 080	363 788	903 254
Acquisition de voitures de métro (MPM-10)	86 679	292 301	348 176	727 157
Modifications des ateliers et des équipements Métro - Voitures MPM-10	95 706	64 779	15 612	176 097
2. RÉNO MÉTRO	167 519	191 187	171 785	530 491
Réno-Systèmes - phases I et II	30 411	0	0	30 411
Réno-Systèmes - phase III	104 133	140 836	111 835	356 805
Réno-Infrastructures métro - phase I	32 975	50 351	59 950	143 276
3. iBus	60 660	60 311	44 799	165 770
Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)	60 660	60 311	44 799	165 770
4. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS	28 336	25 942	7 012	61 290
Programme de mesures préférentielles pour bus - phase I	28 336	25 942	7 012	61 290
5. CENTRE DE TRANSPORT STINSON	112 034	139	0	112 173
Infrastructures réseau des bus - phase II (Stinson)	112 034	139	0	112 173
6. RÉFECTION MAJEURE DE BERRI-UQAM	13 031	13 559	15 528	42 119
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I	13 031	13 559	15 528	42 119
7. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE	14 761	53 871	99 438	168 070
Acquisition de bus hybrides 40 pieds 2012 - 2017	8 745	53 871	99 438	162 054
Mise en service d'une desserte propre avec midibus électriques	6 017	0	0	6 017
Total des grands projets	578 728	702 090	702 350	1 983 168
Total des investissements	691 998	758 110	768 336	2 218 444
Pourcentage de grands projets	84 %	93 %	91 %	89 %

Acquisition de voitures de métro MPM-10

Le projet vise l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer les 342 voitures MR-63 et d'assurer les besoins futurs ayant trait à la croissance de l'achalandage (63 voitures) et aux prolongements du métro (63 voitures). Le contrat comprend la fabrication de 52 trains indéformables composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant en tout temps le passage de la clientèle d'une voiture à l'autre. Chacune des extrémités des trains est aménagée pour que deux personnes en fauteuil roulant de type quadriporteur puissent s'y déplacer.

Depuis l'octroi du contrat de 468 voitures de métro au Consortium Bombardier-Alstom (CBA) le 22 octobre 2010, CBA a amorcé la conception des futures voitures suivant un processus itératif d'échanges d'information entre les nombreux sous-traitants, les fournisseurs, la STM et sa clientèle. À cet effet, plus de 350 rencontres ont donné lieu à des revues méthodiques de la conception pour déterminer si les propositions satisfont aux exigences de la Société. Entre temps, la STM a tenu plusieurs consultations publiques afin d'associer la population aux différentes étapes du projet MPM-10.

Le renouvellement et l'accroissement du parc de voitures du métro sont essentiels au *Plan stratégique 2020*, qui a pour objectif l'augmentation de l'achalandage et l'amélioration de la fiabilité du service et du confort de la clientèle.

Le nombre de voitures à recevoir chaque année se répartit ainsi :

2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
63	108	108	108	81	468





RÉNO MÉTRO

Regroupées sous le vocable Réno Métro, les phases I, II et III de Réno-Systèmes, ainsi que la phase I de Réno-Infrastructures métro, ont permis la poursuite des travaux de modernisation du réseau du métro, qui visent l'amélioration et le maintien en bon état des équipements fixes et des infrastructures.

Réno-Systèmes

Les phases I et II du projet concernent 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 ascenseurs), les équipements d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes du centre de contrôle et de télécommunication. Ces travaux devraient mener à une amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro, à une meilleure communication à la clientèle et à une amélioration du temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.

Réno-Infrastructures

Les objectifs du programme sont de maintenir l'intégrité des infrastructures, d'améliorer l'accessibilité universelle et le sentiment de sécurité de la clientèle, et d'optimiser les investissements dans le temps.

La phase I du programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle et la performance financière et opérationnelle de la STM.

iBus

En novembre 2011, le ministère des Transports du Québec a annoncé sa participation financière au projet iBus. Dès l'annonce du MTQ, la STM a procédé au lancement d'appels d'offres. Les deux prochaines années seront consacrées à la livraison et à la préparation du matériel en vue d'un déploiement qui débutera en 2014. Grâce au projet iBus, la STM pourra améliorer la ponctualité des bus avec une gestion du parc en temps réel, augmenter la vitesse commerciale sur les voies express et réservées, réduire l'entassement dans les bus, assurer une meilleure coordination avec le réseau du métro et des trains de banlieue et améliorer la sécurité pour les chauffeurs et la clientèle.





MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS

Le programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) sera déployé en deux temps. La première phase prévoit la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires sur l'île de Montréal pour répondre à la problématique de la congestion. La deuxième phase verra l'implantation d'un système de détection des bus en temps réel. À terme, ce système réduira et régularisera le temps de parcours des bus afin d'assurer l'adhérence à l'horaire.

CENTRE DE TRANSPORT STINSON

Le 28 novembre 2011, la STM, la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec annonçaient la construction du centre de transport Stinson. Situé dans l'arrondissement de Saint-Laurent, en bordure des rues Stinson et Montpellier, ce bâtiment de deux étages, d'une superficie totale de 38 400 m², abritera 300 bus, soit 200 standards et 100 articulés.

Certains aménagements de base seront prévus de façon à accueillir éventuellement des véhicules électriques. La STM mettra tout en œuvre pour que ce nouveau bâtiment reçoive la certification LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design), une des plus élevées de l'industrie, afin que Stinson devienne le premier centre de transport LEED OR au Canada.

Les travaux préparatoires sur le terrain ont débuté à la fin de 2011. Le centre de transport Stinson devrait être opérationnel en 2014 et pourra accueillir plus de 750 employés. Depuis 2009, la STM travaille en étroite collaboration avec l'arrondissement de Saint-Laurent afin de concrétiser ce projet d'optimisation du transport collectif et de revitalisation de ce secteur industriel.





RÉFECTION MAJEURE DE BERRI-UQAM

Mise en service il y a plus de 45 ans, la station la plus achalandée du réseau avec plus de 13 millions d'entrées annuellement a vu le début d'une importante cure de rajeunissement en 2010. La STM a entrepris des rénovations majeures, notamment en procédant au retrait et à la stabilisation de la majorité des murs de blocs et des différents parements architecturaux, ainsi que de certains plafonds dans les zones accessibles au public. Les pastilles grises, qui habillaient cette station centrale depuis son inauguration en 1966, ont disparu progressivement pour laisser place à un fini temporaire. À la suite de cette première étape, la STM procédera à la réfection de la majorité des composantes mécaniques, électriques et architecturales de la station.

L'ensemble des travaux intérieurs (phase 1), qui représentent au total des investissements de 90,2 M\$, se déroulera sur sept ans (2010-2017) et mettra en évidence la signalétique et l'image de marque de la STM, tout en respectant la valeur patrimoniale de la station. Des travaux de réfection touchant la membrane d'étanchéisation et les alentours de la station seront aussi effectués dans le cadre du programme Réno-Infrastructures.



ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE

Dans son *Plan stratégique 2020*, la STM s'est fixée comme objectif de se doter uniquement de véhicules électriques à partir de 2025 pour son réseau de surface. Les deux premiers projets liés à cet objectif sont déjà en cours, tandis que les trois autres sont à l'étude.

Bus hybrides - À la suite des résultats du projet de démonstration en transport urbain, mené en partenariat avec la Société de transport de l'Outaouais, de Transports Canada et du MTQ, la STM ainsi que les neuf sociétés de transport collectif du Québec ont pris la décision d'acquérir des véhicules hybrides. L'appel d'offres a été lancé en novembre 2011 et le contrat a été accordé en 2012 afin de recevoir les premiers bus dès 2014. Ainsi, la STM prévoit acquérir 385 bus standards hybrides de 2014 à 2018 et 145 bus articulés hybrides de 2015 à 2018.

Midibus électriques - En octobre 2011, la STM a lancé un appel d'offres pour l'achat de sept midibus électriques. Ce projet permettra à la STM d'acquérir une première expérience et des connaissances sur l'exploitation de bus entièrement électriques, de préparer la transition du parc de bus diesel à un parc de bus électriques en plus d'évaluer l'appréciation de la clientèle pour une telle technologie et ce, dès 2013.



Bus électriques - La STM a entamé au cours de l'année des discussions avec ses partenaires de l'industrie pour élaborer un projet de démonstration de bus électrique, dont l'objectif est de consolider le savoir-faire de la STM dans le domaine de l'électrification et de préparer la transition du parc de bus diesel à un parc de bus électriques.

Trolleybus - En septembre 2011, la STM lançait un appel d'offres pour la réalisation d'une étude sur l'implantation d'un réseau de trolleybus. Cette étude a pour objectif de définir le réseau optimal et ses paramètres d'implantation et d'évaluer les coûts du projet. Les conclusions de l'étude seront connues à la fin de 2012.

Voitures de service électriques - La STM a aussi l'intention de convertir progressivement son parc de véhicules de service et elle s'est dotée de ses deux premières voitures électriques en décembre 2011. Ces Chevrolet Volt feront l'objet d'essais.

IMPACT FINANCIER

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

Une fois le pouvoir d'emprunt accordé par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et l'autorisation de subvention obtenue, la STM finance ses projets d'investissement par des émissions de dette, auprès du ministère des Finances du Québec et de la Ville de Montréal.

VOLET RÈGLEMENT D'EMPRUNT

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

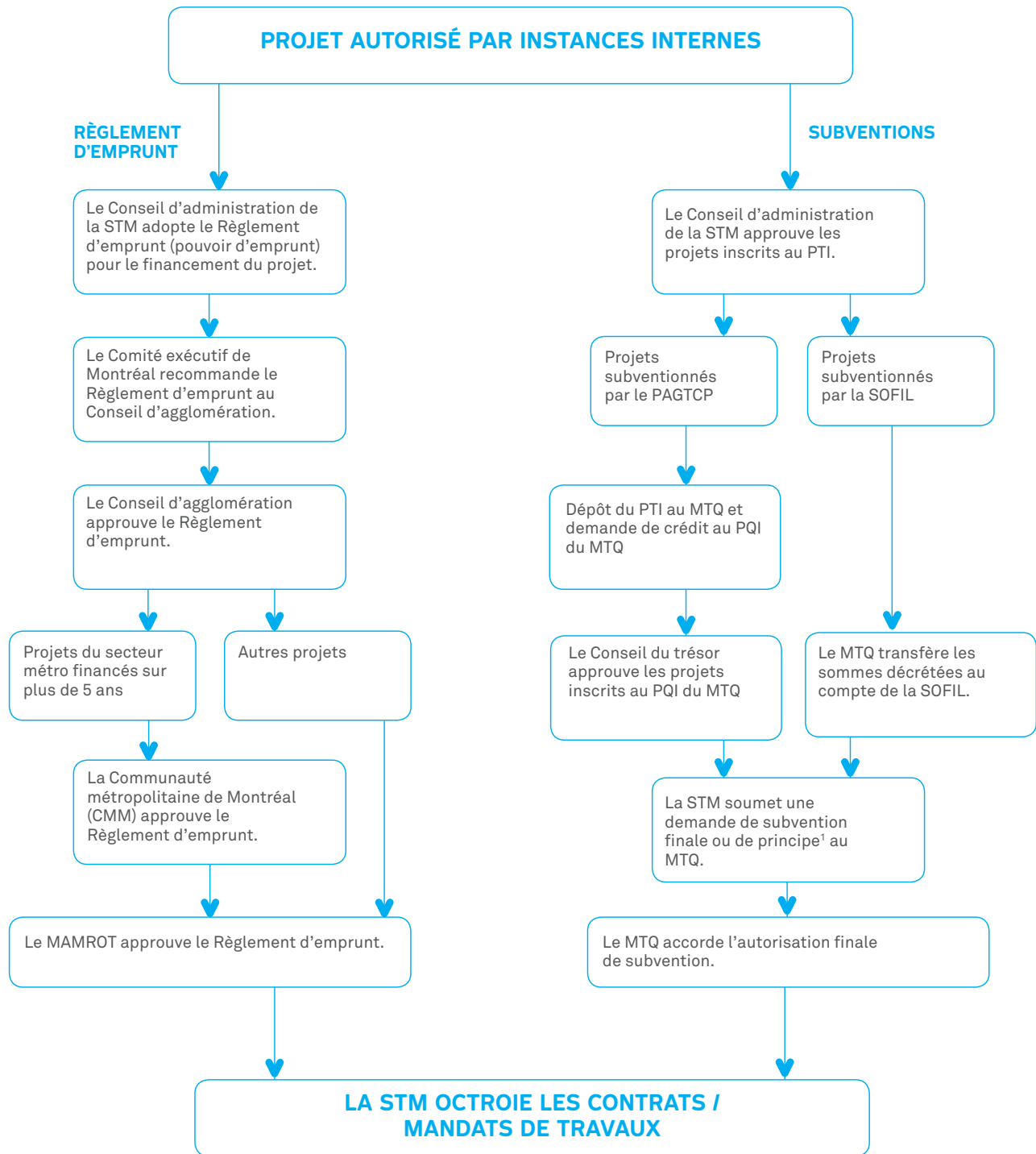
Lorsque la STM a obtenu toutes les approbations des diverses instances dont la durée varie de 3 mois à 6 mois selon la nature du projet, elle peut procéder à la réalisation de ses projets d'investissement. De plus, si ces derniers sont admissibles à une subvention, les projets devront avoir obtenu l'autorisation de subvention finale du ministre des Transports avant la réalisation des travaux planifiés au projet.

VOLET SUBVENTIONS

La plupart des projets de la STM sont aussi admissibles à des subventions aux immobilisations par le biais des programmes d'aide gouvernementaux, soit le programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) ou le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTQ qui les fait approuver par le Conseil du Trésor par l'entremise de son Plan québécois des infrastructures (PQI) ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTQ une demande de subvention de principe ou finale selon les exigences des programmes d'aide. Lorsque le ministre accorde l'autorisation finale de subvention, la STM débute la réalisation des travaux.

SCHÉMA DU PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET



¹ La demande de subvention de principe vise à faire approuver le concept et le budget du projet. Une demande de subvention finale devra être présentée au MTQ, lorsque les plans et devis seront disponibles, afin d'obtenir l'autorisation finale de subvention.

FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	2013	2014	2015	Total
Financement au comptant				
Non capitalisable				
Budget d'exploitation	11 091	12 934	10 081	34 105
Capitalisable				
Fonds de roulement	3 505	1 693	1 000	6 198
Gouvernement provincial - subvention au comptant	34 002	28 982	30 175	93 159
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	75 429	84 120	74 864	234 414
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	18 181	19 428	26 506	64 115
Sous-total	142 207	147 157	142 627	431 991
Financement sur emprunt				
Non subventionné	164 420	157 636	143 721	465 777
Subventionné	385 371	453 317	481 988	1 320 676
Sous-total	549 791	610 953	625 709	1 786 453
Financement total	691 998	758 110	768 336	2 218 444
Programme de financement par le biais de la dette à long terme	480 000	650 000	500 000	1 630 000

Dans un souci de diversification et d'optimisation des conditions de financement, la STM établit son financement annuel par le biais de la dette à long terme en additionnant les 2/3 des dépenses de l'année courante de tous les projets (à l'exception des dépenses reliées à l'acquisition de voitures de métro incluses à 100 %) au solde des dépenses non financées de l'année précédente.

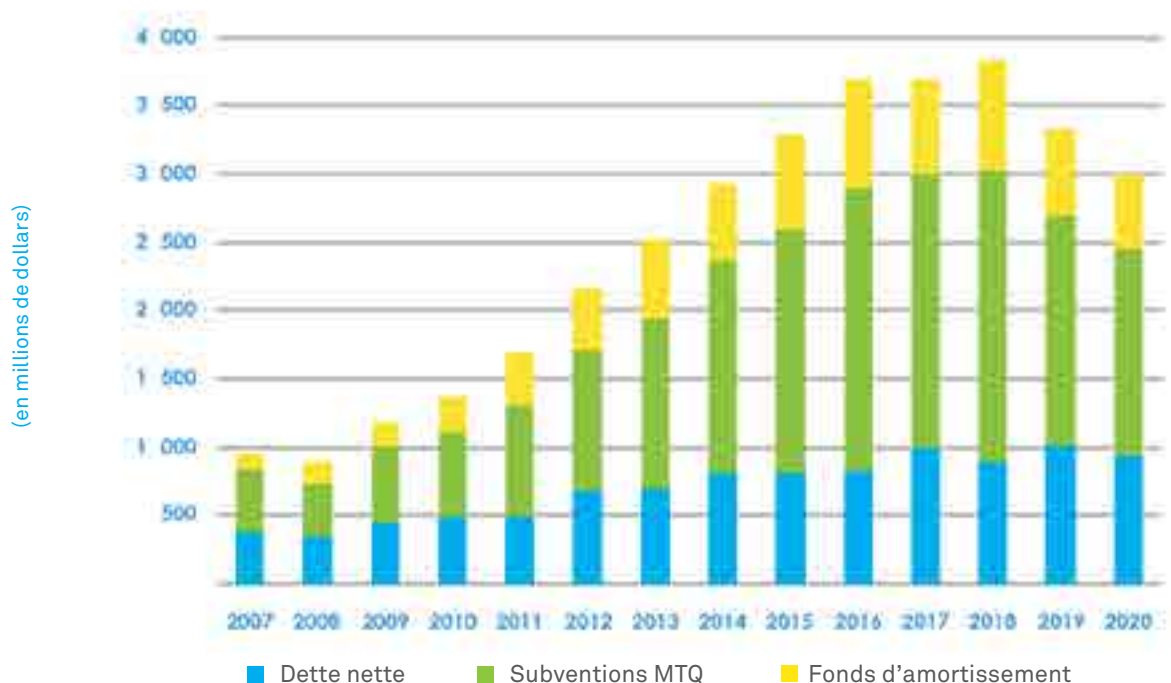
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR L'ENDETTEMENT

Le financement d'une partie des dépenses capitalisables se fait par émission de dette. Depuis le 1er janvier 2011, la portion subventionnée des projets est financée auprès du fonds de financement du ministère des Finances du Québec, alors que la portion non subventionnée est financée auprès de la Ville de Montréal.

De 2007 à 2012, la croissance annuelle moyenne de la dette brute était de 24,7 %. Pour les trois prochaines années, elle passera à 18,4 %. Malgré que la dette brute continue à augmenter, le financement au comptant, au moyen des programmes de subventions provincial, fédéral et municipal, freine son taux de croissance.

Selon les prévisions, le montant de la dette brute en circulation totalisera 2,1 milliards de dollars (avant subvention) au 31 décembre 2012 et atteindre 3,3 milliards de dollars au 31 décembre 2015. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT



ENDETTEMENT

(en millions de dollars)

	RÉEL					PRÉVISIONS								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fonds d'amortissement*	117,4	158,8	169,2	261,1	366,4	451,6	570,1	557,7	694,8	790,4	683,4	808,0	641,6	551,9
Subventions MTQ	464,5	377,4	558,4	629,0	833,3	1 031,3	1 252,8	1 551,4	1 787,0	2 086,8	2 015,9	2 134,1	1 688,0	1 516,5
Dette nette	369,3	351,1	454,3	484,4	484,7	644,0	705,5	824,0	816,5	828,4	1 018,2	903,3	1 018,5	941,7
Total	951,2	887,3	1 181,8	1 374,5	1 684,4	2 126,9	2 528,3	2 933,1	3 298,4	3 705,6	3 717,5	3 845,4	3 348,1	3 010,0

* Ce fonds sert à accumuler des sommes pour rembourser certaines dettes à long terme à leur échéance.

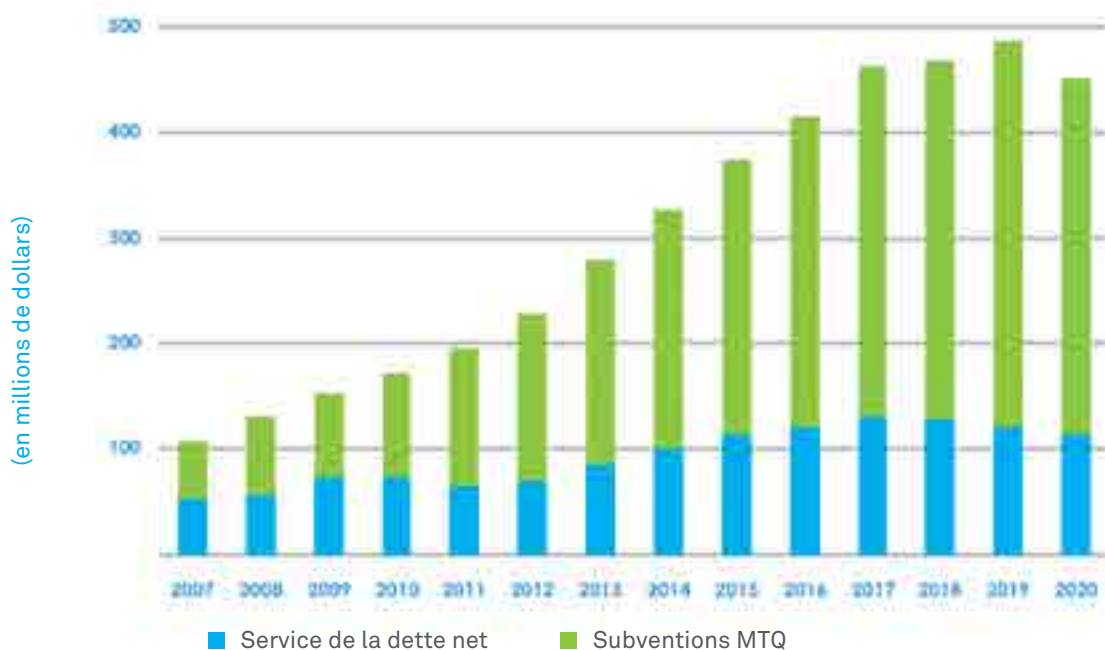
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 227,1 millions de dollars en 2012 pour atteindre 374,4 millions de dollars en 2015. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 21,6 % par rapport à 22,2 % pour la période de 2007 à 2012. En dépit de l'augmentation du service de la dette, son taux de croissance est légèrement ralenti par la continuité des programmes de subventions au comptant. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui lui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ses investissements.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera donc de 59,1 % (pour la période de 2007 à 2012) à 69,9 % pour les trois prochaines années.

En 2013, le service de la dette net sera de 78,9 millions de dollars, représentant une augmentation de 9,1 millions de dollars par rapport à la prévision 2012. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 99,6 millions de dollars en 2014 et de 113,6 millions de dollars en 2015, soit une croissance de 20,9 % par rapport à 2012. Pour la période de 2007 à 2012, le service de la dette net a augmenté de 11,5 %. Cette hausse du service de la dette net est la conséquence d'une forte croissance des investissements requis pour assurer le maintien de nos actifs.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE



ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)

	RÉEL					PRÉVISIONS									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Service de la dette brut	107,6	131,2	153,7	172,4	196,0	227,1	272,2	326,5	374,4	414,3	462,1	471,4	485,3	450,2	
Subventions MTQ	55,7	75,2	81,3	99,2	131,3	157,3	193,4	226,9	260,7	293,0	330,9	338,5	363,9	335,8	
Service de la dette net	51,9	56,1	72,4	73,2	64,6	69,8	78,9	99,6	113,6	121,3	131,3	132,9	121,4	114,4	

La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée, conformément à sa politique de gestion de la dette à long terme, en ce qui a trait au ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiée au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est de 16 %.

SOMMAIRE SECTORIEL

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR

La STM présente ses investissements par secteur et par type de dépenses, c'est-à-dire capitalisables et non capitalisables. Les secteurs de l'entreprise sont :

- le secteur Réseau des bus, qui comprend les achats de bus urbains et articulés, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et à l'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel, l'achat des véhicules de service, 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. Ce secteur comprend également 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 Réseau du métro, qui regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures de métro, 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 des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations de façon à préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;
- le secteur Administratif, qui inclut des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro.

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

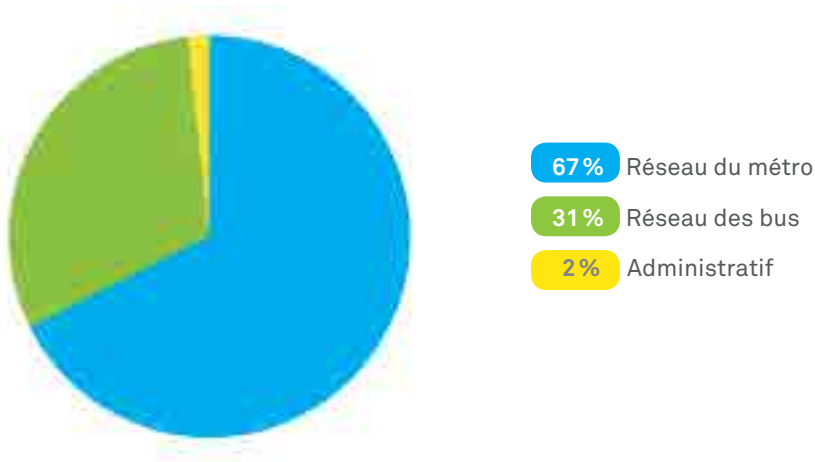
De 2013 à 2015, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 67 % et de 31 % pour le Réseau des bus. Le secteur Administratif ne représentera que 2 % des dépenses d'investissement.

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 684,5 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour le remplacement et l'ajout de bus, l'ajout d'un nouveau centre de transport, la mise en place de mesures préférentielles, ainsi que le remplacement des systèmes d'exploitation (iBus). Ces quatre projets représentent plus de 83 % des investissements totaux de ce réseau.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1,5 milliard 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 l'acquisition de voitures de métro incluant la modification des ateliers et des équipements, Réno Systèmes, Réno-Infrastructures métro et la réfection de la station Berri-UQAM. Ces quatre projets majeurs représentent près de 99 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Les projets du secteur Administratif représentent 2 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 39,4 millions de dollars. Toujours soucieuse d'améliorer sa performance, la STM compte investir dans plusieurs projets, dont celui de la Prestation électronique de services de billetterie par Internet permettant à la clientèle d'acheter ses titres dans le confort de leur foyer. D'autres investissements sont prévus au chapitre de l'optimisation des espaces de travail, la mise à niveau du parc informatique et des logiciels, ainsi que les infrastructures technologiques de la STM. Ces différents projets contribuent à assurer la saine gestion financière de l'entreprise.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR



RÉSEAU DES BUS



RÉSEAU DES BUS

- 8 CENTRES DE TRANSPORT
(7 BUS, 1 MINIBUS – TA)
- 186 POSITIONS DE VÉRINS
- 1 713 BUS
 - 1503 STANDARDS (40 PIEDS)
 - 202 ARTICULÉS (60 PIEDS)
 - 8 HYBRIDES (40 PIEDS)
- 102 MINIBUS
- 5 TERMINUS
- 2 BOUCLES DE TERMINUS
- 8 989 ARRÊTS DE BUS
- 986 ABRIBUS
- 414 VÉHICULES ROUTIERS
- 42 VÉHICULES DE TRAVAUX
- 8 REMORQUES
- 419 PORTES DE GARAGE
- 431 ÉQUIPEMENTS DE MANUTENTION ET LEVAGE MOBILES
- 31 ÉQUIPEMENTS D'ENTRETIEN MOBILES

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

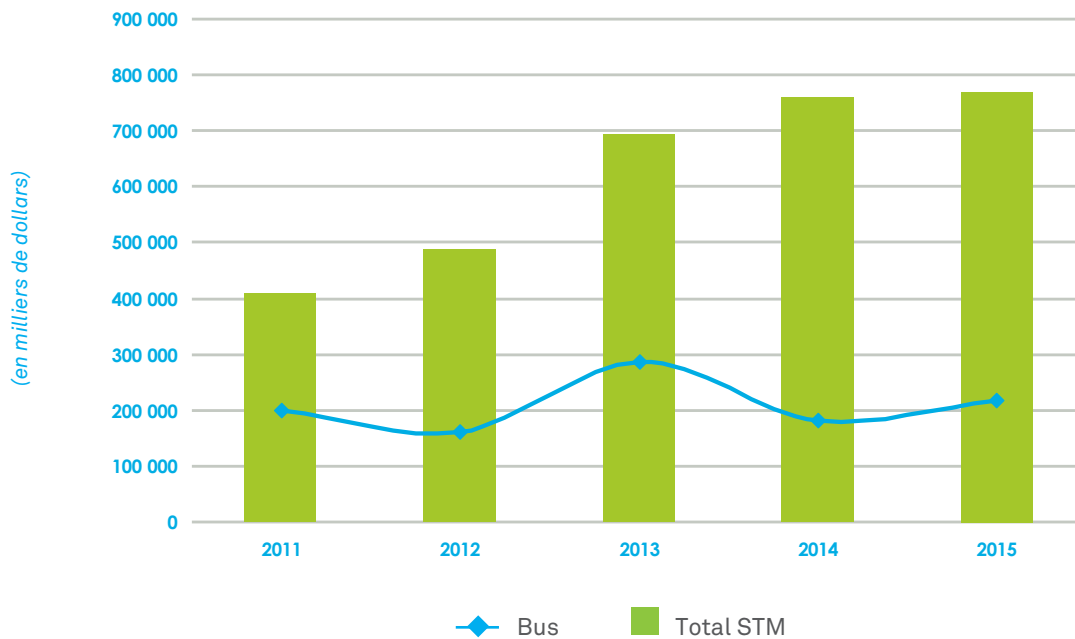
- 1789 BOÎTES DE PERCEPTION BUS
- 619 TERMINAUX DE VENTES DE TITRES (DÉTAILLANTS)

*Au 5 mai 2012

SOMMAIRE DU RÉSEAU DES BUS

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 684,5 millions de dollars et représentent 31 % des dépenses d'investissement de la STM. Plus de 38 % de ces investissements (262,5 millions de dollars) serviront au remplacement et à l'ajout du matériel roulant, alors que plus de 35 % (241,3 millions de dollars) seront affectés aux infrastructures. Le remplacement ou la mise à niveau des équipements et outillage représentera plus de 26 % des investissements (180,7 millions de dollars).

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU RÉSEAU DES BUS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX



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 180,7 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Dans cette catégorie, nous retrouvons principalement le projet de remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) du Réseau des bus (165,8 millions de dollars). Ce projet consiste à implanter un système de communication où la répartition des communications, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information à la clientèle en temps réel font appel à des outils informatisés. Le déploiement d'un tel système intégré s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle.

Aussi, la STM a entrepris depuis 2009 un plan de remplacement et de sécurisation des installations de levage des centres de transport. Au cours des trois prochaines années, les centres de transport Mont-Royal, Anjou, Legendre, LaSalle et Frontenac seront touchés par ce projet de remplacement. Les coûts estimés pour les trois prochaines années sont de 12,0 millions de dollars.

Finalement, le projet Exploitation temps réel ACCES (EXTRA) – livraison I, au Centre de transport adapté, sera terminé en 2014. Ce projet nécessitera un investissement total de 2,4 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Cet investissement permettra d'effectuer la migration du logiciel ACCES vers la version 2012.

MATÉRIEL ROULANT

Les achats de bus à plancher surbaissé et de bus articulés constituent des investissements majeurs pour la Société. Les bus à plancher surbaissé sont acquis afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite. Les bus articulés ont été retenus afin d'améliorer le service sur les axes à fort achalandage. Le tableau suivant présente l'état du parc de bus à la STM :

Année	Nombre de bus	Âge moyen des bus	Nombre de bus de 16 ans et plus
2008	1 671	8,78	89
2009	1 680	8,48	86
2010	1 680	6,11	156
2011	1 680	4,34	0
2012	1 713	5,23	0
2013	1 774	6,05	29
2014	1 805	6,94	42
2015	1 886	7,19	0

Entre 2013 et 2015, la Société investira 233,9 millions de dollars pour l'acquisition de 209 bus à plancher surbaissé, dont 45 bus articulés à propulsion diesel, 158 bus dotés d'une propulsion hybride et six d'une propulsion électrique. Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports du Québec.

Remplacement	Propulsion	2013	2014	2015	Total
Bus 40 pieds	hybride			46	46
Sous total - remplacement				46	46
Ajout	Propulsion	2013	2014	2015	Total
Bus articulés	diesel	45			45
Bus 40 pieds	hybride		31	66	97
Bus articulés	hybride			15	15
Midibus	électrique	6			6
Sous total - ajout		51	31	81	163
Total		51	31	127	209

Au chapitre des acquisitions de minibus, la STM prévoit en acheter 56 pour un total de 9,3 millions de dollars. De ce nombre, 48 serviront à remplacer des minibus au Centre de transport adapté qui auront atteint la fin de leur vie utile, les 8 derniers serviront au développement du service Navette Or.

Finalement, un montant de 18,8 millions de dollars sera investi pour le remplacement des véhicules de service.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

La Société possède huit centres de transport et un centre d'entretien majeur des bus, tels que décrits dans le tableau suivant :

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	1956/2012	1958	Centre de transport
Saint-Michel	1956/1993		Centre de transport adapté
Saint-Denis	1958	1970	Centre de transport
Legendre	1973	2011	Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
Saint-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport

La STM investira un montant de 241,3 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des bus de 2013 à 2015.

Trois projets majeurs représentent plus de 88% des investissements de cette catégorie, soit l'ajout d'un centre de transport (112,2 millions de dollars), l'implantation de voies réservées et de feux prioritaires (61,3 millions de dollars) et la reconstruction du bâtiment Crémazie (38,2 millions de dollars).

La STM prévoit construire et mettre en service un nouveau centre de transport afin de répondre aux besoins générés par l'ajout de bus dans le cadre du PAGASTC. Ce nouveau centre de transport aura une capacité de 200 bus standards et de 100 bus articulés. Ce dernier aura le potentiel d'améliorer la répartition des bus sur le réseau.

Afin de réduire le temps de déplacement de la clientèle en augmentant la rapidité, la fluidité et la ponctualité des bus, la STM prévoit implanter plus de 300 kilomètres de voies comportant des mesures préférentielles pour bus sur l'île de Montréal.

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira plus de 17,8 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans la réfection de ses centres. Les travaux toucheront de nombreux éléments tels que le pavage, l'architecture, la structure, la mécanique du bâtiment, la mécanique générale, l'électricité et la sécurisation de certains équipements ou composantes.

Deux terminus seront construits au coût de 11,8 millions de dollars d'ici 2014, soit les terminus Elmhurst et Newman/Lafleur. L'aménagement du terminus Elmhurst sera revu grâce à l'acquisition d'un terrain qui permettra de mettre à jour sa configuration qui date des années 1900. Quant au terminus Newman/Lafleur, la relocalisation du terminus est rendue obligatoire en raison de la reprise du terrain par le ministère des Transports du Québec.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

(en milliers de dollars)				2012	Total				2016	Total
				et avant	2013	2014	2015	2013-2015	et après	
Machinerie, équipement et outillage										
No :	2195	Centre de transport Lasalle :	Cap	149	82	251	2 515	2 848	2 467	5 464
Fiche :	BUS-01	remplacement des installations	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-116-B	de levage	Total	149	82	251	2 515	2 848	2 467	5 464
No :	2219	Centre de transport Mont-Royal :	Cap	1 759	1 012	0	0	1 012	0	2 771
Fiche :	BUS-02	remplacement des installations	Non cap	236	0	0	0	0	0	236
R.E./FIN. :	R-119-B	de levage	Total	1 995	1 012	0	0	1 012	0	3 007
No :	520210	Remplacement ou réfection des	Cap	705	485	0	0	485	0	1 189
Fiche :	BUS-03	équipements de production	Non cap	166	0	0	0	0	0	166
R.E./FIN. :	R-081-A		Total	870	485	0	0	485	0	1 355
No :	562124-00	Programme de remplacement des	Cap	3 954	766	4 997	2 395	8 158	0	12 112
Fiche :	BUS-04	vérins	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-002-A		Total	3 954	766	4 997	2 395	8 158	0	12 112
No :	721759	Remplacement des systèmes	Cap	13 777	58 792	54 272	39 418	152 483	18 877	185 137
Fiche :	BUS-05	d'exploitation (iBus)	Non cap	2 196	1 868	6 039	5 380	13 287	4	15 487
R.E./FIN. :	R-114-A		Total	15 974	60 660	60 311	44 799	165 770	18 881	200 625
No :	850045-1	Exploitation temps réel ACCES	Cap	962	1 954	123	0	2 077	0	3 039
Fiche :	BUS-06	(EXTRA) – livraison I – migration	Non cap	151	344	5	0	348	0	499
R.E./FIN. :	R-132-A	du progiciel ACCES	Total	1 113	2 298	128	0	2 425	0	3 538
Sous-total				24 055	65 303	65 687	49 709	180 699	21 348	226 102
Matériel roulant										
No :	201112-01	Acquisition de bus articulés	Cap	177 483	30 160	97	97	30 353	0	207 836
Fiche :	BUS-07	2008 - 2012	Non cap	140	69	69	69	207	0	348
R.E./FIN. :	R-078		Total	177 623	30 229	166	166	30 560	0	208 184
No :	500001	Acquisition de bus 40 pieds	Cap	219 229	38	38	38	113	0	219 342
Fiche :	BUS-08	2007 - 2012	Non cap	-369	22	22	22	66	0	-303
R.E./FIN. :	R-079		Total	218 860	59	59	59	178	0	219 039
No :	500001-01	Remplacement des bus à	Cap	221 843	74	74	74	221	0	222 063
Fiche :	BUS-09	plancher surbaissé (APS1)	Non cap	507	44	44	44	132	0	640
R.E./FIN. :	R-106		Total	222 350	118	118	118	353	0	222 703
No :	5002098	Acquisition de bus hybrides	Cap	158	8 602	53 729	99 296	161 627	244 574	406 359
Fiche :	BUS-10	40 pieds 2012 - 2017	Non cap	142	142	142	142	426	2 548	3 116
R.E./FIN. :	R-120-A-1		Total	300	8 745	53 871	99 438	162 054	247 122	409 475
No :	5002156	Acquisition de bus articulés	Cap	69	65	6 127	28 928	35 120	193 083	228 271
Fiche :	BUS-11	2013 - 2018	Non cap	41	41	41	41	122	1 744	1 907
R.E./FIN. :	R-914		Total	110	105	6 167	28 969	35 242	194 827	230 178
No :	5002163	Programme de remplacement et	Cap	60	7 944	6 115	4 315	18 375	4 736	23 171
Fiche :	BUS-12	d'ajout de véhicules de service	Non cap	0	67	49	34	150	33	183
R.E./FIN. :	R-140	2012 - 2016	Total	60	8 011	6 164	4 350	18 525	4 769	23 354
No :	5003436	Acquisition de minibus 2012 - 2015,	Cap	3 056	3 289	3 387	2 616	9 292	0	12 348
Fiche :	BUS-13	pour le Transport adapté, les Navettes	Non cap	157	0	0	0	0	0	157
R.E./FIN. :	R-826	Or et la ligne 212 - Sainte-Anne	Total	3 213	3 289	3 387	2 616	9 292	0	12 505
No :	503318	Remplacement et ajout de véhicules	Cap	5 062	285	0	0	285	0	5 347
Fiche :	BUS-14	de service 2008 - 2012	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-107 et R-118		Total	5 062	285	0	0	285	0	5 347
No :	5152011	Mise en service d'une desserte propre	Cap	1 611	6 005	0	0	6 005	0	7 616
Fiche :	BUS-15	avec midibus électriques	Non cap	58	11	0	0	11	0	70
R.E./FIN. :	R-079-I -J - K		Total	1 669	6 017	0	0	6 017	0	7 686
Sous-total				629 247	56 857	69 933	135 716	262 506	446 718	1 338 471

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS (SUITE)

(en milliers de dollars)				2012	Total				2016	Total	
				et avant	2013	2014	2015	2013-2015	et après		
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	1294	Centre de transport Mont-Royal :	Cap	1 053	500	500	500	1 500	1 000	3 553	
Fiche :	BUS-16	travaux de maintien en opération	Non cap	165	0	0	0	0	0	165	
R.E./FIN. :	R-805-A		Total	1 218	500	500	500	1 500	1 000	3 718	
No :	1554	Centre de transport Saint-Denis :	Cap	1 603	500	500	500	1 500	150	3 253	
Fiche :	BUS-17	travaux de maintien en opération	Non cap	573	0	0	0	0	0	573	
R.E./FIN. :	R-807-A		Total	2 175	500	500	500	1 500	150	3 825	
No :	1651	Centre de transport Mont-Royal :	Cap	89	743	0	0	743	0	832	
Fiche :	BUS-18	centralisation des systèmes d'alarme incendie au CCA	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-126-B		Total	89	743	0	0	743	0	832	
No :	1726	Centre de transport Saint-Michel :	Cap	12	135	0	0	135	0	147	
Fiche :	BUS-19	mise aux normes de l'éclairage de secours	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-119-A		Total	12	135	0	0	135	0	147	
No :	1760	Divers bâtiments en surface :	Cap	476	445	0	0	445	0	922	
Fiche :	BUS-20	remplacement de panneaux d'alarme incendie - phase III	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-116-A		Total	476	445	0	0	445	0	922	
No :	1935	Reconstruction du bâtiment Crémazie -	Cap	0	4 707	0	0	4 707	0	4 707	
Fiche :	BUS-21	phase de maintien	Non cap	0	525	244	2 342	3 111	6 200	9 311	
R.E./FIN. :	R-918		Total	0	5 232	244	2 342	7 819	6 200	14 019	
No :	201112-02	Intégration opérationnelle des bus	Cap	5 159	75	40	0	114	0	5 274	
Fiche :	BUS-22		Non cap	5 749	274	25	0	299	0	6 048	
R.E./FIN. :	R-078-C		Total	10 909	349	65	0	414	0	11 322	
No :	2152	Programme de réfection des dalles intérieures et pavage	Cap	456	945	4 240	1 959	7 144	6 018	13 618	
Fiche :	BUS-23		Non cap	98	115	118	0	232	0	330	
R.E./FIN. :	R-131-A		Total	554	1 059	4 357	1 959	7 376	6 018	13 948	
No :	2596	Centre de transport Legendre :	Cap	73	5 614	0	0	5 614	0	5 687	
Fiche :	BUS-24	réfection des dalles	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-126-C		Total	73	5 614	0	0	5 614	0	5 687	
No :	301056	Centre de transport Frontenac :	Cap	25 713	63	0	0	63	0	25 776	
Fiche :	BUS-25	programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	Non cap	328	0	0	0	0	0	328	
R.E./FIN. :	R-101-A		Total	26 041	63	0	0	63	0	26 104	
No :	350001	Programme de mesures préférentielles pour bus - phase I	Cap	25 759	28 336	25 942	7 012	61 290	22 679	109 729	
Fiche :	BUS-26		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	CA-113		Total	25 759	28 336	25 942	7 012	61 290	22 679	109 729	
No :	350002	Réaménagement du terminus Elmhurst	Cap	184	1 655	3 641	0	5 296	0	5 479	
Fiche :	BUS-27		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-117-B		Total	184	1 655	3 641	0	5 296	0	5 479	
No :	529995	Reconstruction du bâtiment Crémazie	Cap	0	96	8 468	17 027	25 591	112 392	137 982	
Fiche :	BUS-28		Non cap	783	0	2 893	1 906	4 799	8 234	13 816	
R.E./FIN. :	R-813-A		Total	783	96	11 361	18 933	30 390	120 626	151 799	
No :	529997	Infrastructures au Réseau des bus phase II (Stinson)	Cap	52 481	110 328	139	0	110 467	0	162 948	
Fiche :	BUS-29		Non cap	568	1 706	0	0	1 706	0	2 274	
R.E./FIN. :	R-109-A		Total	53 049	112 034	139	0	112 173	0	165 222	
No :	625009	Aménagement du terminus Lafleur-Newman	Cap	87	6 206	316	0	6 522	0	6 609	
Fiche :	BUS-30		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-117-A		Total	87	6 206	316	0	6 522	0	6 609	
Sous-total				121 409	162 968	47 065	31 246	241 279	156 674	519 362	
RÉSEAU DES BUS				Cap	763 023	279 900	172 994	206 690	659 585	605 976	2 028 584
				Non cap	11 687	5 228	9 690	9 981	24 899	18 763	55 349
				Total	774 711	285 128	182 685	216 671	684 484	624 739	2 083 934

Centre de transport LaSalle : remplacement des installations de levage**No de projet :** 2195**No de projet MTQ :** 154-11-0902**No de R.E. / Fin :** R-116-B**Programme d'aide :** SOFIL 2 (100 %)**Secteur :** Réseau des bus**Catégorie d'actif :** Machinerie, équipement et outillage**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Elle est composée de deux vérins, soit un fixe et un mobile.

Le Centre de transport LaSalle possède actuellement 17 installations de levage pouvant soulever 17 bus simultanément. Ces vérins ont été installés en 1995 et, comme leur durée de vie est de 16 ans, ils ont atteint leur fin de vie utile en 2011. Pour prolonger leur durée de vie, une sécurisation a été effectuée en 2011 sur 5 des 17 installations de levage. Les 12 installations restantes seront sécurisées en 2012. En 2013 et 2014, les vérins auront de 18 à 19 ans et il sera alors temps de les remplacer. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Une fois ce délai expiré, les vérins ne sont plus sécuritaires, donc inutilisables.

Ce projet consiste à remplacer les installations de levage par des installations enfouies de conception STM afin d'assurer, au meilleur coût possible, la fiabilité et la disponibilité des installations de levage pour effectuer l'entretien des bus au Centre de transport LaSalle.

Ces travaux devraient être réalisés de 2014 à 2017. Ce projet s'inscrit dans le plan de remplacement et de sécurisation des installations de levage des centres de transport de 2009 à 2017.

Le remplacement d'une installation consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg (30 000 lbs) au lieu de 9 072 kg (20 000 lbs) et seront capables de lever les bus de modèle «T-Drive».

Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et d'offrir un taux de disponibilité minimum et acceptable des installations de levage pour l'entretien des bus.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié conforme à nos opérations. Plus robustes, ces vérins ont une capacité accrue et sont plus économiques comparés aux modèles existants sur le marché, du fait que l'on prévoit une durée de vie minimale de 30 ans au lieu de 15 ou 20 ans pour les vérins commerciaux.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	149	81	251	2 515	2 467	5 464
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	149	81	251	2 515	2 467	5 464
Financement						
Gouvernement provincial	0	25	87	900	891	1903
Gouvernement fédéral	0	33	116	1 194	1 181	2524
Agglomération de Montréal	0	10	36	370	365	781
STM	149	13	12	51	30	55
Total	149	81	251	2 515	2 467	5 464
Pourcentage de subvention						99 %

FICHE DE PROJET

BUS-02

Centre de transport Mont-Royal : remplacement des installations de levage

No de projet : 2219	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : 154-11-0902	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage
No de R.E. / Fin : R-119-B	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)	

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Elle est composée de deux vérins, un fixe et un mobile.

Le Centre de transport Mont-Royal possède huit installations de levage pouvant soulever huit bus simultanément. Ces vérins ont été installés en 1986 et, comme leur durée de vie est de 16 ans, ils sont donc en fin de vie utile. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Une fois ce délai expiré, les vérins ne sont plus sécuritaires, donc inutilisables. En 2012 et 2013, ces vérins devront impérativement être remplacés.

Ce projet consiste à remplacer les huit installations de levage par des installations enfouies conçues par la STM. Le remplacement d'une installation consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg (30 000 lbs) au lieu de 9 072 kg (20 000 lbs) et seront capables de lever les bus de modèle «T-Drive».

Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et d'offrir un taux de disponibilité minimum et acceptable des installations de levage pour l'entretien des bus.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié conforme à nos opérations. Plus robustes, ces vérins ont une capacité accrue et sont plus économiques comparés aux modèles existants sur le marché, du fait que l'on prévoit une durée de vie minimale de 30 ans au lieu de 15 ou 20 ans pour les vérins commerciaux.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 759	1 012	0	0	0	2 771
Non capitalisable	236	0	0	0	0	236
Total	1 995	1 012	0	0	0	3 007
Financement						
Gouvernement provincial	586	364	0	0	0	950
Gouvernement fédéral	777	483	0	0	0	1260
Agglomération de Montréal	240	150	0	0	0	390
STM	392	15	0	0	0	407
Total	1 995	1 012	0	0	0	3 007
Pourcentage de subvention						86 %



31-163

stm

Laissez nos chauffeurs
vous conduire en ville

EXPRESS

405 425 475-485

STM

GA
WAY



31-165

NOVIBUS

21-270

31-170

TEMPS

POUR SAHBI-RAN

www.temps.com

www.temps.com

www.temps.com

FICHE DE PROJET

BUS-03

Remplacement ou réfection des équipements de production**No de projet :** 520210**No de projet MTQ :** 154-11-0524**No de R.E. / Fin :** R-081-A**Programme d'aide :** SOFIL 2 (100 %)**Secteur :** Réseau des bus**Catégorie d'actif :** Machinerie, équipement et outillage**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs

Des équipements de production sont requis pour la fabrication ou le réusinage de pièces de bus à l'usine Crémazie. Présentement, les équipements sont utilisés au-delà de leur durée de vie utile. Il est donc difficile d'obtenir les pièces nécessaires à leur maintien en service. Pour pallier ce manque de pièces, il faut procéder à de fréquentes réparations et parfois même mettre certains équipements hors d'usage, ce qui occasionne des retards dans la production ainsi que des coûts supplémentaires.

La réfection ou le remplacement de certains équipements de production maintiendra et améliorera les équipements tout en bonifiant les conditions de travail des employés en matière de santé et sécurité, les nouveaux équipements répondant davantage aux nouvelles normes. De plus, des occasions de rationalisation du nombre et des types d'équipements sont à entrevoir grâce aux nouvelles technologies.

Équipement	No	Année du remplacement	Âge au moment du remplacement
Perceuse radiale (Archadale)	2850	2013	56
Rectifieuse cylindrique (Jones-Shipman)	2857	2012	55
Tour conventionnel (1 Caseneuve)	2839	2013	53
Perceuse radiale (K & W)	2849	2012	47
Tour conventionnel (1 Colchester)		2009	40
Tour conventionnel (1 Ferro)	2841	2013	39
Tour conventionnel (1 Ferro)	2842	2013	39
Rappeuse à roues		2013	30
Applicateur à semelle		2012	27
Fraiseuse - (Lagun)	2847	2012	22
Laveuse à roues (1 Proceco)		2009	16

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	705	485	0	0	0	1 189
Non capitalisable	166	0	0	0	0	166
Total	870	485	0	0	0	1 355
Financement						
Gouvernement provincial	136	172	0	0	0	308
Gouvernement fédéral	180	228	0	0	0	408
Agglomération de Montréal	56	70	0	0	0	126
STM	498	15	0	0	0	513
Total	870	485	0	0	0	1 355
Pourcentage de subvention						62 %

FICHE DE PROJET

BUS-04

Programme de remplacement des vérins

No de projet : 562124-00

No de projet MTQ : En attente d'attribution

No de R.E. / Fin : R-002-A

Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)

Secteur : Réseau des bus

Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Le projet consiste à remplacer les installations de levage dans différents centres de transport, soit 12 vérins mécaniques à Anjou et six à Saint-Laurent, ainsi que les vérins à pneus dans les centres de transport Anjou, Legendre, LaSalle et Frontenac. Une installation est composée de deux vérins, un fixe et un mobile.

Un centre de transport possède en moyenne 15 installations de levage composées de vérins mécaniques, de vérins de carrosserie, de vérins de lavage, ainsi qu'un vérin à pneus. Leur durée de vie est de 16 ans et atteindront leur fin de vie utile entre 2011 et 2015. Pour la prolonger, des sécurisations sont prévues pour les positions les plus critiques.

La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Une fois ce délai expiré, les vérins ne sont plus sécuritaires, donc inutilisables. Notre plan prévoit le remplacement de toutes les installations de levage des centres de transport de 2009 à 2017.

Ce remplacement consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg (30 000 lbs) au lieu de 9 072 kg (20 000 lbs) et seront capables de lever les bus de modèle «T-Drive».

Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et d'offrir un taux de disponibilité minimum et acceptable des installations de levage pour l'entretien des bus.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié conforme à nos opérations. Plus robustes, ces vérins ont une capacité accrue et sont plus économiques comparés aux modèles existants sur le marché, du fait que l'on prévoit une durée de vie minimale de 30 ans au lieu de 15 ou 20 ans pour les vérins commerciaux.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 954	766	4 997	2 395	0	12 112
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 954	766	4 997	2 395	0	12 112
Financement						
Gouvernement provincial	320	267	1 779	860	0	3 227
Gouvernement fédéral	425	354	2 358	1 141	0	4 277
Agglomération de Montréal	131	110	730	353	0	1 324
STM	3 078	35	130	41	0	3 284
Total	3 954	766	4 997	2 395	0	12 112
Pourcentage de subvention						73 %

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)

No de projet : 721759
No de projet MTQ : 154-11-0375
No de R.E. / Fin : R-114-A
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage
Catégorie de portefeuille : Améliorer la satisfaction de la clientèle

Le présent projet consiste à implanter un système de communication intégré où la répartition des communications, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information à la clientèle en temps réel font appel à un outil informatisé appelé Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV).

Ce système permettra à la STM de connaître, d'une part, l'état global de son service, de gérer plus adéquatement son parc de plus de 1 700 bus et de coordonner et d'ajuster en temps réel la livraison de son service de bus en fonction des variations dans les déplacements de sa clientèle et des diverses perturbations affectant son réseau de surface (chantiers, détours...).

D'autre part, avec ce système, les usagers du service de bus pourront connaître les ajustements apportés aux horaires et aux parcours, et avoir accès à l'information sur l'heure de passage réelle d'un bus à un arrêt, sur les perturbations de service et les trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt pour les passagers à bord d'un véhicule.

L'acquisition et la mise en service d'un SAEIV s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Pour la STM, un SAEIV mène à une exploitation plus efficiente, plus sécuritaire et plus mobilisatrice pour ses employés, tout en étant un élément de vente significatif pour augmenter son achalandage. Ces finalités s'inscrivent en concordance avec le *Plan stratégique 2020* de la STM, le *Plan de transport* de la Ville de Montréal et la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du ministère des Transports du Québec.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	13 777	58 792	54 272	39 418	18 877	185 137
Non capitalisable	2 196	1 868	6 039	5 380	4	15 487
Total	15 974	60 660	60 311	44 799	18 881	200 625
Financement						
Gouvernement provincial	4 992	21 303	19 665	14 283	6 840	67 083
Gouvernement fédéral	6 617	28 239	26 068	18 933	9 067	88 924
Agglomération de Montréal	2 049	8 742	8 070	5 862	2 807	27 530
STM	2 316	2 376	6 508	5 721	167	17 088
Total	15 974	60 660	60 311	44 799	18 881	200 625
Pourcentage de subvention						91 %

FICHE DE PROJET

BUS-06

Exploitation temps réel ACCES (EXTRA) – livraison I – migration du progiciel ACCES

No de projet : 850045-1
No de projet MTQ : 154-11-0974
No de R.E. / Fin : R-132-A
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage
Catégorie de portefeuille : Développer les services

Depuis la mise en service de la version actuelle du système de planification et de répartition du service porte-à-porte (ACCES 5 version 2004), la demande pour les services du transport adapté (TA) a cru de façon significative. Présentement, le progiciel est utilisé dans la marge supérieure de ses limites de conception.

Une multitude de nouvelles fonctionnalités qui n'étaient pas disponibles au moment de sa conception, au début des années 2000, et qui sont maintenant courantes dans l'industrie, telles des fonctions de système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV), ne peuvent être intégrées et/ou utilisées en complémentarité avec ACCES-5 version 2004.

Le but de ce projet est d'effectuer la migration du progiciel ACCES vers la version 2012. L'architecture du progiciel ACCES 2012 est différente de celle d'ACCES-5 version 2004, dans la mesure où elle fait usage de multi-céduleurs et permet le partage de données en temps réel avec des progiciels de SAEIV. La migration du progiciel permettra d'informer la clientèle en temps réel sur l'état du service et d'optimiser le choix des trajets.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	962	1 954	123	0	0	3 039
Non capitalisable	151	344	5	0	0	499
Total	1 113	2 298	128	0	0	3 538
Financement						
Gouvernement provincial	320	649	41	0	0	1 010
Gouvernement fédéral	423	860	54	0	0	1 337
Agglomération de Montréal	131	266	17	0	0	414
STM	239	523	16	0	0	777
Total	1 113	2 298	128	0	0	3 538
Pourcentage de subvention						78 %

FICHE DE PROJET

BUS-07

Acquisition de bus articulés 2008 - 2012

No de projet : 201112-01	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : 154-08-1686, 154-07-2126, 154-09-0112	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-078	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services
Programmes d'aide : SOFIL (100 %), SOFIL 2 (100 %), PAGTCP (50 %), PAGASTC (50 %)	

Dans le but de maintenir un service de qualité lié à un accroissement de l'achalandage, la STM a fait l'acquisition de 257 bus articulés à plancher surbaissé pour la période de 2009 à 2013, dont 202 ont été livrés et mis en service à la fin de 2011.

Ces bus sont équipés, entre autres, des systèmes de perception des titres, de comptage des voyageurs et de vidéosurveillance. Leur entretien sera assuré dans plusieurs centres de transport de la Société.

Pour 2014 et 2015, les investissements prévus concernent la Gestion unifiée des acquisitions de bus (GUAA) et la vigie technologique.

	2011 et avant	2012	2013	Total
Articulés	202	10	45	257

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	177 483	30 160	97	97	0	207 836
Non capitalisable	140	69	69	69	0	348
Total	177 623	30 229	166	166	0	208 184
Financement						
Gouvernement provincial	43 801	11 036	48	48	0	54 933
Gouvernement fédéral	102 738	14 566	0	0	0	117 304
Agglomération de Montréal	25 660	4 509	0	0	0	30 169
STM	5 424	118	118	118	0	5 778
Total	177 623	30 229	166	166	0	208 184
Pourcentage de subvention						97 %



CE BUS = 70 AUTOS
DE MOINS SUR LA ROUTE

80 Av. du Parc

30-470

30-470

FICHE DE PROJET

BUS-08

Acquisition de bus 40 pieds 2007 - 2012

No de projet : 500001	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : 154-10-1299, 154-11-1110, 154-11-0525, 154-08-1722, 154-07-2114, 154-09-0253	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-079	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services
Programmes d'aide : PAGASTC (50 %), PAGTCP (50 %), SOFIL 2 (100 %)	

Pour la période de 2007 à 2012, la STM a procédé au remplacement des bus ayant atteint leur durée de vie utile et à l'ajout de bus pour répondre à l'augmentation de l'offre de service, pour un total de 411 bus. De cette quantité, 223 servent à l'augmentation de l'offre de service, tandis que 32 autres servent aux mesures d'atténuation de la congestion routière dans la région de Montréal et les derniers 188 servent au remplacement des bus désuets. Tous ces bus sont dotés d'un système de contrôle électronique adapté aux nouveaux besoins des sociétés et d'une motorisation diesel. Ils sont également équipés des systèmes de perception des titres, de comptage de voyageurs, de vidéosurveillance, de communication et, enfin, de supports à vélo.

De 2013 à 2015, les investissements prévus concernent la Gestion unifiée des acquisitions de bus (GUAA) et la vigie technologique.

	2011 et avant	2012	Total
Bus 40 pieds	379	32	411

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	219 229	38	38	38	0	219 342
Non capitalisable	- 369	22	22	22	0	- 303
Total	218 860	59	59	59	0	219 039
Financement						
Gouvernement provincial	108 172	19	19	19	0	108 229
Gouvernement fédéral	31 650	0	0	0	0	31 650
Agglomération de Montréal	9 491	0	0	0	0	9 491
STM	69 546	41	41	41	0	69 669
Total	218 860	59	59	59	0	219 039
Pourcentage de subvention						68 %

FICHE DE PROJET

BUS-09

Remplacement des bus à plancher surbaissé (APS1)

No de projet : 500001-01	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : 154-09-0111, 154-09-0112, 154-11-0029, 154-11-0450	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-106	Catégorie de portefeuille : Améliorer davantage la performance
Programmes d'aide : SOFIL (100 %), SOFIL 2 (100 %)	

De 2009 à 2011, la STM a procédé au remplacement de 410 bus à plancher surbaissé de première génération. Ils ont tous été livrés à la fin de 2011 et sillonnent les rues de Montréal. Les bus livrés à partir de la deuxième moitié de 2010 sont munis d'un moteur, certifié par l'Agence de protection environnementale, qui utilise l'urée comme agent d'épuration, plus propre pour l'environnement. Tous ces bus sont dotés d'un système de contrôle électronique plus adapté aux nouveaux besoins des sociétés de transport. Certains d'entre eux sont également munis des systèmes de comptage de voyageurs et de vidéosurveillance, ainsi que de supports à vélo.

De 2013 à 2015, les investissements prévus concernent la Gestion unifiée des acquisitions de bus (GUAA) et la vigie technologique.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	221 843	74	74	74	0	222 063
Non capitalisable	507	44	44	44	0	640
Total	222 350	118	118	118	0	222 703
Financement						
Gouvernement provincial	55 195	0	0	0	0	55 195
Gouvernement fédéral	131 375	0	0	0	0	131 375
Agglomération de Montréal	33 631	0	0	0	0	33 631
STM	2 149	118	118	118	0	2 502
Total	222 350	118	118	118	0	222 703
Pourcentage de subvention						99 %

FICHE DE PROJET

BUS-10

Acquisition de bus hybrides 40 pieds 2012 - 2017

No de projet : 5002098
No de projet MTQ : En attente d'attribution
No de R.E. / Fin : R-120-A-1
Programmes d'aide : SOFIL 2 (100 %), SOFIL 3 (100 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Matériel roulant
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services

De 2013 à 2018, la STM procédera à l'acquisition de 385 bus hybrides de 40 pieds. Les bus hybrides utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par des moteurs à carburant diesel ou à essence pour assurer leur propulsion. De cette quantité, 179 bus serviront à l'augmentation de l'offre de service et 206 au remplacement des bus qui auront atteint la fin de leur vie utile. Ces bus seront équipés des systèmes de perception des titres, de communication et de comptage des voyageurs.

Note : Le comité GPP a autorisé l'acquisition de 316 bus. Un changement d'envergure fera l'objet d'une demande auprès du comité GPP pour l'ajout de 69 bus additionnels.

	2014	2015	2016	2017 et 2018	Total
Bus 40 pieds	31	112	60	182	385

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	158	8 602	53 729	99 296	244 574	406 359
Non capitalisable	142	142	142	142	2 548	3 116
Total	300	8 745	53 871	99 438	247 122	409 475
Financement						
Gouvernement provincial	79	3 166	19 661	36 316	89 541	148 763
Gouvernement fédéral	0	4 089	25 950	48 025	117 959	196 023
Agglomération de Montréal	0	1 266	8 034	14 868	36 520	60 688
STM	221	224	226	229	3 102	4 001
Total	300	8 745	53 871	99 438	247 122	409 475
Pourcentage de subvention						99 %

FICHE DE PROJET

BUS-11

Acquisition des bus articulés 2013 - 2018

No de projet : 5002156	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-914	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide : SOFIL 3 (100 %)	

De 2013 à 2018, la STM procédera à l'acquisition de 145 bus articulés à plancher surbaissé hybrides en remplacement de bus standard et pour répondre à un accroissement de l'achalandage du réseau de surface. Les bus hybrides utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par des moteurs à carburant diesel ou à essence pour assurer leur propulsion. De cette quantité, 129 bus serviront à répondre à l'augmentation de l'offre de service et 16 au remplacement des bus qui auront atteint la fin de leur vie utile. Ces bus seront équipés des systèmes de perception des titres, de communication et de comptage des voyageurs.

	2015	2016	2017 et après	Total
Bus articulés	15	30	100	145

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	69	65	6 127	28 928	193 083	228 271
Non capitalisable	41	41	41	41	1 744	1 907
Total	110	105	6 167	28 969	194 827	230 178
Financement						
Gouvernement provincial	34	32	2 248	10 583	70 678	83 575
Gouvernement fédéral	0	0	2 936	13 982	93 167	110 086
Agglomération de Montréal	0	0	909	4 329	28 844	34 082
STM	75	73	74	75	2 138	2 435
Total	110	105	6 167	28 969	194 827	230 178
Pourcentage de subvention						99 %

FICHE DE PROJET

BUS-12

Programme de remplacement et d'ajout de véhicules de service 2012 - 2016

No de projet : 5002163	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-140	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services
Programmes d'aide : SOFIL 2 (100 %), SOFIL 3 (100 %)	

Le projet prévoit l'acquisition de 259 véhicules pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour les réseaux de bus et de métro, de même que l'acquisition des équipements routiers utilisés pour l'ensemble des activités de la STM, pour la période de 2012 à 2016. De cette quantité, 216 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 43 serviront à combler de nouveaux besoins. De ces acquisitions, la STM planifie ainsi ajouter à son parc 58 petits véhicules éco-énergétiques à propulsion hybride et électrique. Le projet prévoit également des investissements pour l'aménagement intérieur des véhicules, en outillage, en équipement d'entretien et infrastructures électriques et pour la gestion du projet.

	2013	2014	2015	2016	Total
Véhicules de remplacement	67	48	43	58	216
Véhicules en ajout	23	7	8	5	43
Total	90	55	51	63	259

	Bus	Métro	Autres secteurs	Total
Automobile	31	21	23	75
Benne ouverte	8	3	8	19
Camion lourd	0	0	18	18
Camion utilitaire	0	7	27	34
Équipement	12	17	18	47
Fourgonnette	7	18	31	56
Remorque	0	1	2	3
Véhicule outil	0	0	7	7
Total	58	67	134	259

	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
<i>(en milliers de dollars)</i>						
Investissement						
Capitalisable	60	7 944	6 115	4 315	4 736	23 171
Non capitalisable	0	67	49	34	33	183
Total	60	8 011	6 164	4 350	4 769	23 354
Financement						
Gouvernement provincial	22	2 904	2 235	1 577	1 731	8 469
Gouvernement fédéral	29	3 849	2 963	2 091	2 295	11 226
Agglomération de Montréal	9	1 192	917	647	710	3 476
STM	0	66	49	34	33	183
Total	60	8 011	6 164	4 350	4 769	23 354
Pourcentage de subvention						99 %

FICHE DE PROJET

BUS-13

Acquisition de minibus 2012 - 2015, pour le Transport adapté, les Navettes Or et la ligne 212 - Sainte-Anne

No de projet : 5003436	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : 154-11-0522	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-826, Exploitation	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services
Programmes d'aide : SOFIL 2 (100 %), Transport adapté (69,5 %)	

En plus des bus standards et articulés, la STM dispose d'un parc de 102 minibus pour :

- desservir sa clientèle du Transport adapté, ayant des limitations fonctionnelles, sur l'ensemble du territoire de l'Île de Montréal (86 minibus);
- assurer un service adapté, de qualité et offrant un confort acceptable pour le service de Navette Or aux personnes âgées (12 minibus);
- fournir un service conforme aux engagements de l'entreprise pour la ligne 212 – Sainte-Anne (quatre minibus).

Ce projet prévoit l'acquisition de 76 minibus, dont quatre pour remplacer ceux qui parcourent le réseau urbain (la ligne 212 – Sainte-Anne), huit pour développer l'offre de service adapté aux personnes âgées et 64 pour remplacer les minibus du Transport adapté. Ces minibus sont munis d'équipement de perception des titres et de communication. Leur livraison s'échelonne ainsi :

	2012	2013	2014	2015	Total
Remplacement des minibus – Transport adapté	16	16	16	16	64
Développement du service Navette Or	-	4	4	-	8
Remplacement des minibus – ligne 212 – Sainte-Anne	4	-	-	-	4
Total	24	20	16	16	76

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 056	3 289	3 387	2 616	0	12 348
Non capitalisable	157	0	0	0	0	157
Total	3 213	3 289	3 387	2 616	0	12 505
Financement						
Gouvernement provincial	1 910	1 971	2 030	1 818	0	7 729
Gouvernement fédéral	315	341	351	0	0	1 008
Agglomération de Montréal	97	106	109	0	0	312
STM	891	871	897	798	0	3 456
Total	3 213	3 289	3 387	2 616	0	12 505
Pourcentage de subvention						72 %



FICHE DE PROJET

BUS-14

Remplacement et ajout de véhicules de service 2008 - 2012

No de projet : 503318, 5003137
No de projet MTQ : 154-10-0709
No de R.E. / Fin : R-107 et R-118
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Matériel roulant
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

La STM gère actuellement un parc de 462 véhicules de service. Elle a donc établi un processus continu de planification de son parc qui trace son évolution sur cinq ans. Les véhicules de service répondent aux besoins opérationnels des secteurs de l'entreprise. Chaque année, la Société évalue le remplacement ou l'ajout de véhicules au moyen d'études économiques. En général, le remplacement des véhicules routiers se fait aux cinq ans et les autres types de véhicules aux 10 ans. Les types de véhicules que la STM achète principalement sont :

- des fourgonnettes, véhicules de surveillance, véhicules routiers;
- des camions de lavage et d'urgence;
- des chariots élévateurs et des plate-formes automotrices.

De plus, tous les achats pour le remplacement des petits véhicules routiers sont éco-énergétiques afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

	Bus	Métro	Autres secteurs	Total
Automobile	25	8	11	44
Benne ouverte	1	0	0	1
Camion lourd	1	1	0	2
Camion utilitaire	0	1	6	7
Équipement	7	2	2	11
Fourgonnette	3	0	2	5
Total	37	12	21	70

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 062	285	0	0	0	5 347
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	5 062	285	0	0	0	5 347
Financement						
Gouvernement provincial	1 503	104	0	0	0	1 607
Gouvernement fédéral	2 782	138	0	0	0	2 920
Agglomération de Montréal	766	43	0	0	0	809
STM	10	1	0	0	0	11
Total	5 062	285	0	0	0	5 347
Pourcentage de subvention						100 %

Mise en service d'une desserte propre avec midibus électriques

No de projet : 5152011	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-079-I, J et K	Catégorie de portefeuille : Améliorer la satisfaction de la clientèle
Programmes d'aide : PAGAAEE (50 %), SOFIL 2 (100 %)	

La STM a annoncé dans son Plan d'électrification des transports de surface que, dès 2025, tous les bus achetés seront silencieux et ne produiront pas d'émissions de gaz à effet de serre. Ce plan s'aligne avec le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques du gouvernement du Québec qui prévoit que, d'ici 2030, la majorité (95%) des déplacements sur le réseau de transport collectif québécois recourront à l'électricité.

Pour atteindre son objectif d'électrification, la STM étudie la mise en service d'une desserte propre avec des bus à motorisation électrique. Le projet convertira une ligne en desserte électrique et contribuera à renforcer l'image de marque de la STM ainsi que celle de la Ville de Montréal.

Les travaux et/ou activités prévus sont :

- l'acquisition et la mise en service de sept midibus électriques de 30 passagers;
- l'acquisition et l'installation des équipements opérationnels (radio, caméra, boîte de perception, SCAD);
- la modification des infrastructures;
- l'installation des stations de recharge;
- l'achat des équipements et instruments d'entretien spécialisés;
- la gestion de projets et la formation du personnel d'entretien et des chauffeurs.

	2012	2013	Total
Midibus	1	6	7

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 611	6 005	0	0	0	7 616
Non capitalisable	58	11	0	0	0	70
Total	1 669	6 017	0	0	0	7 686
Financement						
Gouvernement provincial	625	2 730	0	0	0	3 355
Gouvernement fédéral	316	334	0	0	0	649
Agglomération de Montréal	98	103	0	0	0	201
STM	630	2 850	0	0	0	3 480
Total	1 669	6 017	0	0	0	7 686
Pourcentage de subvention						55%

FICHE DE PROJET

BUS-16

Centre de transport Mont-Royal : travaux de maintien en opération

No de projet : 1294	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : Non applicable	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E. / Fin : R-805-A	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : Non admissible	

Dans le PAGASTC, il était question que la STM augmente son offre de service de 16% entre 2007 et 2011 en vue d'augmenter l'achalandage du transport en commun sur l'île de Montréal de 8%.

Une telle augmentation de service implique une augmentation du nombre de bus qui doivent être stationnés dans les centres de transport existants. Le seul qui pouvait accueillir ce surplus de véhicules était le Centre de transport Mont-Royal.

Des interventions d'entretien sont toutefois nécessaires pour maintenir le fonctionnement sécuritaire de ce centre. Les travaux de maintien consistent principalement à effectuer des réparations partielles au pavage, à l'architecture (maçonnerie, toiture), la structure, la mécanique du bâtiment (chauffage, ventilation), la mécanique générale (vérins), l'électricité du bâtiment (câblage, entrée électrique) et la sécurisation de certaines composantes ou équipements, s'il y a lieu.

Le but des travaux est de maintenir le centre opérationnel et sécuritaire. Les interventions touchent à toutes les disciplines de l'ingénierie du bâtiment.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 053	500	500	500	1 000	3 553
Non capitalisable	165	0	0	0	0	165
Total	1 218	500	500	500	1 000	3 718
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 218	500	500	500	1 000	3 718
Total	1 218	500	500	500	1 000	3 718
Pourcentage de subvention						0 %



FICHE DE PROJET

BUS-17

Centre de transport Saint-Denis : travaux de maintien en opération

No de projet : 1554	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : Non applicable	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E. / Fin : R-807-A	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : Non admissible	

Une évaluation de l'état du bâtiment du Centre de transport Saint-Denis a été faite dans le cadre d'une inspection détaillée des infrastructures et des composantes. Elle a permis de constater la détérioration de certains éléments causée par le vieillissement et d'établir la nécessité de les réparer pour maintenir le centre en service.

Ce projet consiste à effectuer des travaux de réfection touchant à la sécurisation de composantes du bâtiment et des équipements de production en mode planifié avec une inspection périodique par le personnel de l'ingénierie et de l'entretien. Les interventions prévues sont planifiées de façon à minimiser les répercussions sur l'entretien et l'exploitation.

Les travaux prévus sont :

- l'augmentation de la capacité de l'entrée électrique;
- la sécurisation des vérins et de la tuyauterie;
- le remplacement de composantes électriques critiques rendues en fin de vie utile;
- l'amélioration de l'éclairage;
- la réparation de la tuyauterie d'eau domestique et/ou potable;
- la mise à niveau du système d'air comprimé;
- la réparation partielle de la tuyauterie des gicleurs, de la maçonnerie, de la fenestration, des portes, des portes de garage, du pavage, des dalles au sol, des poutres de rive et des fissures de murs;
- la mise en place de systèmes de chauffage et de climatisation, si requis.

Ces travaux permettront de maintenir le Centre de transport Saint-Denis en service. Effectués dans l'ordre prévu, ils permettront d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter les réparations à la pièce et les dérangements qui s'ensuivraient pour le personnel et l'exploitation.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 603	500	500	500	150	3 253
Non capitalisable	573	0	0	0	0	573
Total	2 175	500	500	500	150	3 825
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 175	500	500	500	150	3 825
Total	2 175	500	500	500	150	3 825
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

BUS-18

Centre de transport Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au Centre de coordination des autobus

No de projet : 1651

No de projet MTQ : 154-10-0459

Secteur : Réseau des bus

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

No de R.E. / Fin : R-126-B

Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Les panneaux d'alarme incendie ont été installés à différentes périodes selon la construction des bâtiments. Les diverses technologies utilisées font en sorte qu'il est impossible de raccorder ces équipements à un réseau centralisé.

La centralisation des panneaux d'alarme incendie au Centre de coordination des autobus augmentera leur conformité avec les codes de sécurité en vigueur et réduira le temps d'intervention des équipes de prévention, tout en diminuant considérablement le temps de recherche pour la provenance du feu. De plus, elle permettrait à la STM de rationaliser ses installations.

Les avantages qui découlent de ce projet sont :

- une augmentation de la rapidité de signalisation et d'intervention en cas d'incendie;
- une indication précise du lieu où il y a détection de feu;
- une baisse des coûts d'intervention;
- une standardisation des messages et des procédures d'intervention;
- un outil d'aide à la prise de décision de meilleure qualité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	89	743	0	0	0	832
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	89	743	0	0	0	832
Financement						
Gouvernement provincial	67	558	0	0	0	624
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	22	186	0	0	0	208
Total	89	743	0	0	0	832
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

BUS-19

Centre de transport Saint-Michel : mise aux normes de l'éclairage de secours

No de projet : 1726	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E. / Fin : R-119-A	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)	

Le Centre de transport Saint-Michel ne dispose pas de sorties de secours sécuritaires pour le personnel. Plus précisément, l'éclairage de secours, les différents panneaux indicateurs et le marquage au sol servant à guider le personnel en cas d'évacuation sont en partie déficients.

Le projet consiste à corriger les anomalies signalées afin de rendre le bâtiment conforme aux normes actuelles du Code national du bâtiment.

Les principaux travaux consistent à renouveler l'éclairage de secours, à installer de nouveaux panneaux indicateurs et à refaire le marquage jaune au sol indiquant la direction des sorties d'urgence. Une sortie d'urgence sera aussi ajoutée dans un secteur qui, pour le moment, est un cul-de-sac.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	12	135	0	0	0	147
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	12	135	0	0	0	147
Financement						
Gouvernement provincial	0	42	0	0	0	42
Gouvernement fédéral	0	56	0	0	0	56
Agglomération de Montréal	0	17	0	0	0	17
STM	12	19	0	0	0	31
Total	12	135	0	0	0	147
Pourcentage de subvention						79 %

Divers bâtiments en surface : remplacement de panneaux d'alarme incendie - phase III

No de projet : 1760	Secteur : Réseau des bus
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E. / Fin : R-116-A	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)	

À la suite du rapport d'inspection en 2004, validé par l'ingénierie en électricité du bâtiment de la STM, il a fallu mettre en place un programme de remplacement progressif des panneaux d'alarme incendie, des dispositifs de détection et des fils qui ont tous dépassé leur durée de vie utile et dont les pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché.

Ce projet consiste donc à remplacer les systèmes d'alarme incendie désuets des bâtiments de surface par de nouveaux systèmes, afin de conserver une fiabilité optimale de la protection incendie des bâtiments et d'améliorer la rapidité d'intervention en cas de feu. Ce type de panneau correspond au modèle standard qui a été implanté dans les autres édifices de la STM, afin de faciliter l'entretien des équipements et la formation des électriciens, et de respecter les normes et critères de conception de la STM.

Les bâtiments visés par le projet sont les centres de transport Anjou, Saint-Laurent et LaSalle, ainsi que le poste Providence.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	476	445	0	0	0	922
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	476	445	0	0	0	922
Financement						
Gouvernement provincial	155	154	0	0	0	309
Gouvernement fédéral	205	204	0	0	0	409
Agglomération de Montréal	63	63	0	0	0	126
STM	53	24	0	0	0	78
Total	476	445	0	0	0	922
Pourcentage de subvention						92 %

FICHE DE PROJET

BUS-21

Reconstruction du bâtiment Crémazie – phase de maintien

No de projet : 1935

No de projet MTQ : En attente d'attribution

No de R.E. / Fin : R-918

Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)

Secteur : Réseau des bus

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Étant donné que la reconstruction du bâtiment Crémazie ne débutera qu'en 2015 et ne sera terminée qu'au début de 2019, le comité de Gestion de portefeuille de projets de la STM a statué que des travaux de maintien sont requis afin de permettre à tous de poursuivre leurs opérations de façon sécuritaire et efficace. Ces actions soutiendront également la croissance de l'offre de service durant cette période (augmentation du parc de bus et arrivée des nouvelles voitures de métro). Ce projet fait partie du plan d'intervention qui totalise 24,7 M \$ et vise les activités suivantes :

- la rénovation du bâtiment de Prévention des incendies;
- le remplacement de la Procéco (équipement de lavage) du département de peinture;
- l'adaptation de l'atelier de fibre de verre pour les nouvelles technologies;
- l'aménagement des accès aux quatre magasins du Plateau Youville;
- la location d'espace d'entreposage;
- le réaménagement des espaces à bureaux;
- la relocalisation de l'imprimerie et de l'ingénierie bus (mezzanine);
- l'installation d'une baie de lavage vapeur;
- l'achat et l'installation d'un dynamomètre pour transmission.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	4 707	0	0	0	4 707
Non capitalisable	0	525	244	2 342	6 200	9 311
Total	0	5 232	244	2 342	6 200	14 019
Financement						
Gouvernement provincial	0	1 203	0	0	0	1 203
Gouvernement fédéral	0	1 594	0	0	0	1 594
Agglomération de Montréal	0	494	0	0	0	494
STM	0	1 941	244	2 342	6 200	10 727
Total	0	5 232	244	2 342	6 200	14 019
Pourcentage de subvention						23 %

Kimberley



30-075

CE BUS = 70 AUTO
DE MOINS SUR LA ROU



FICHE DE PROJET

BUS-22

Intégration opérationnelle des bus

No de projet : 201112-02
No de projet MTQ : 154-09-1386
No de R.E. / Fin : R-078-C
Programme d'aide : SOFIL (100 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Développer les services

Compte tenu des nouvelles configurations et options pour les bus livrés par son fournisseur principal, la Société n'a eu d'autre choix que de se réorganiser pour intégrer ces nouveaux bus dans ses opérations.

Ce projet consiste à assurer l'intégration transversale des nouveaux bus dans les opérations et requiert des investissements dans les activités suivantes :

- l'acquisition et la conception de cours, ainsi que la formation du personnel;
- la préparation des documents techniques;
- l'élaboration des méthodes d'entretien;
- l'adaptation de certains équipements d'entretien;
- la révision de l'organisation du travail;
- l'acquisition et la conception d'outillages spécialisés;
- l'adaptation du mobilier urbain;
- la mise en place de nouvelles infrastructures (système de distribution à l'urée et de communication);
- la gestion du changement.

Le projet prévoit également l'allongement des zones d'arrêt de bus pour les rendre compatibles avec les bus articulés, ce qui nécessitera le déplacement des poteaux signalant la fin de la zone d'arrêt.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 159	75	40	0	0	5 274
Non capitalisable	5 749	274	25	0	0	6 048
Total	10 909	349	65	0	0	11 322
Financement						
Gouvernement provincial	144	2	1	0	0	147
Gouvernement fédéral	641	9	5	0	0	655
Agglomération de Montréal	144	2	1	0	0	147
STM	9 980	336	58	0	0	10 373
Total	10 909	349	65	0	0	11 322
Pourcentage de subvention						8 %

FICHE DE PROJET

BUS-23

Programme de réfection des dalles intérieures et pavage

No de projet : 2152
 No de projet MTQ : Non applicable

Secteur : Réseau des bus
 Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

No de R.E. / Fin : R-131-A
 Programme d'aide : Non admissible

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Durant l'été 2010, l'inspection visuelle de 45 sites avec aires de circulation de la STM a permis d'établir l'état de ces actifs en identifiant le type de dégradation et en leur attribuant un degré de sévérité (faible, moyen et majeur).

L'analyse de la situation a permis de déterminer les besoins en entretien préventif (scellement de fissures, réparation locale) et en travaux de réfection partielle ou complète requis de 2012 à 2019.

Ainsi, le présent programme vise à regrouper la réfection des dalles et du pavage des centres de transport, des garages, des centres d'attache et des ateliers, des stations de métro, des boucles et des terminus de bus, des stationnements, ainsi que des bâtiments administratifs de la STM.

La stratégie de réalisation de ce programme repose sur l'intervention en mode planifié, avec la mise en place de mesures transitoires pour minimiser l'impact sur l'exploitation des bus et des sites.

Les objectifs du programme sont :

- la réfection ou la reconstruction de la surface pavée, de la fondation granulaire, des bordures, des trottoirs de béton et des systèmes d'égouts existants;
- la réfection ou la reconstruction des dalles de plancher en béton, de la fondation granulaire, des trottoirs de béton et des systèmes de drainage (puisards, caniveaux, cadres et grilles);
- le scellement des fissures et des joints de ces surfaces et de ces dalles à l'aide de matériaux appropriés.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	456	945	4 240	1 959	6 018	13 618
Non capitalisable	98	115	118	0	0	330
Total	554	1 059	4 357	1 959	6 018	13 948
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	554	1 059	4 357	1 959	6 018	13 948
Total	554	1 059	4 357	1 959	6 018	13 948
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

BUS-24

Centre de transport Legendre : réfection des dalles

No de projet : 2596
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-126-C
Programme d'aide : Non admissible

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Refait en 1984, le pavage de l'allée de circulation des bus donnant sur la rue Legendre et de l'aire de stationnement délimitée par le centre de transport, le parc Henri-Julien, la rue Legendre et le boulevard Saint-Laurent, a atteint sa fin de vie utile. De plus, le niveau d'éclairage des appareils actuels ne se conforme pas aux normes et critères de la STM. Ces appareils d'éclairage munis de ballasts et de lampe à 600V à vapeur de mercure relèvent d'une technologie désuète et discontinuée.

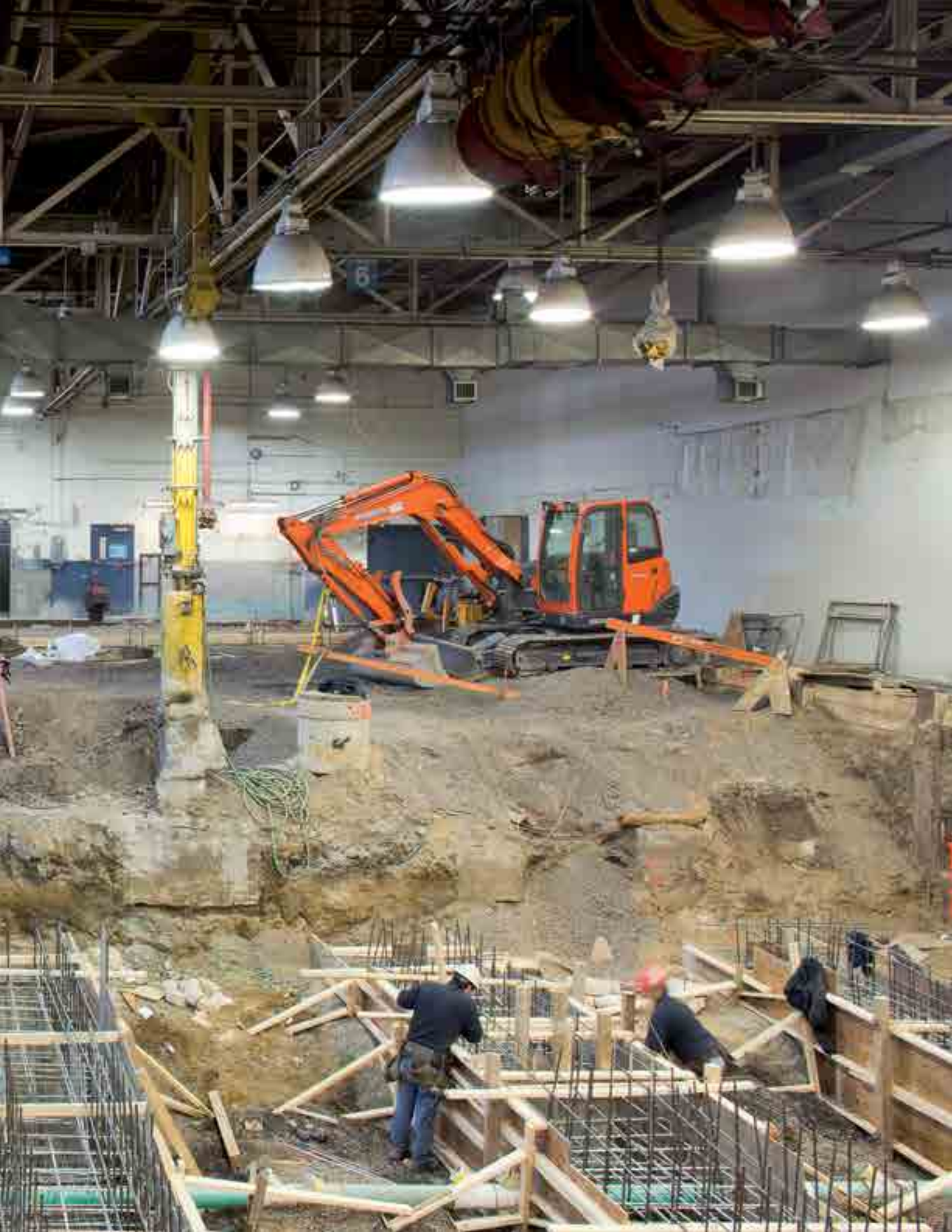
Ce projet comblera les besoins suivants :

- la réfection de la surface de roulement de l'allée de circulation des bus qui n'a pas été réparée lors de la construction du nouveau Centre de carrosserie Legendre;
- la réfection du pavage et l'adoucissement des pentes dans l'aire de stationnement des employés;
- le remplacement et la mise à niveau du système d'égouts pluviaux existant, selon la réglementation de la Ville de Montréal adoptée en 2007 concernant la rétention des eaux de pluie;
- le remplacement partiel de la clôture longeant la rue Legendre et le parc Henri-Julien;
- la réfection et l'ajout d'appareils d'éclairage afin de rendre le niveau d'éclairage extérieur dans l'aire de stationnement des employés et le long de l'allée de circulation des bus conforme aux spécifications de la STM;
- l'enfouissement de canalisations en prévision de l'installation de caméras de surveillance pour le stationnement.

La solution retenue répond aux besoins liés à l'exploitation pour les prochains 10 ans. Les besoins secondaires, tels que la reconstruction complète de la chaussée et le remplacement et la mise aux normes du système de drainage du stationnement des employés, sont aussi comblés pour les prochains 15 à 20 ans.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	73	5 614	0	0	0	5 687
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	73	5 614	0	0	0	5 687
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	73	5 614	0	0	0	5 687
Total	73	5 614	0	0	0	5 687
Pourcentage de subvention						0 %





FICHE DE PROJET

BUS-25

Centre de transport Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment**No de projet :** 301056**Secteur :** Réseau des bus**No de projet MTQ :** 154-06-1945**Catégorie d'actif :** Patrimoine immobilier et infrastructures**No de R.E. / Fin :** R-101-A**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs**Programme d'aide :** PAGTCP (75 %)

Ce projet sert à maintenir les installations et les équipements du centre de transport en opération pour les 10 à 20 prochaines années sans intervention majeure. Il permet d'améliorer les conditions de travail du personnel en fournissant des systèmes fiables et conformes aux normes, tant pour les équipements de production que pour l'environnement de travail.

Les travaux effectués visaient les équipements de production et le bâtiment lui-même. Des travaux de réfection des dalles des stationnements intérieurs, du pavage extérieur, de l'architecture, de la structure, de la mécanique du bâtiment, et de l'électricité, ainsi que le remplacement des vérins pour les baies de travail ont ainsi été réalisés. Les investissements à venir concernent de menus travaux et des frais de gestion pour clore le projet.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	25 713	63	0	0	0	25 776
Non capitalisable	328	0	0	0	0	328
Total	26 041	63	0	0	0	26 104
Financement						
Gouvernement provincial	17 205	42	0	0	0	17 247
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	8 836	21	0	0	0	8 857
Total	26 041	63	0	0	0	26 104
Pourcentage de subvention						66 %

FICHE DE PROJET

BUS-26

Programme de mesures préférentielles pour bus - phase I

No de projet : 350001
 No de projet MTQ : 154-00-1169
 No de R.E. / Fin : CA-113
 Programme d'aide : PAGTCP (75 % et 100 %)

Secteur : Réseau des bus
 Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
 Catégorie de portefeuille : Développer les services

Les voies réservées et les mesures préférentielles pour bus (MPB) sur le réseau routier de Montréal améliorent la qualité du service et la fiabilité du réseau en plus de permettre aux usagers des transports collectifs de se déplacer plus rapidement. Les retombées de ces mesures se traduisent par une recrudescence de la ponctualité et une diminution des temps de parcours des bus pour offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport en commun par rapport à la voiture. La solution MPB consiste à implanter, au cours des prochaines années, plus de 300 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus sur l'île de Montréal.

Concrètement, les mesures préférentielles pour bus se résument à :

- La création de lignes de bus à arrêts limités pour un parcours plus rapide;
- L'ajout de feux de circulation qui restent au vert plus longtemps à l'approche d'un bus;
- L'ajout de feux qui autorisent le départ du bus avant les autres véhicules (feux prioritaires);
- L'identification plus claire des lignes rapides.

Le projet se déroulera en deux temps. La première phase prévoit la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires pour répondre à la problématique de la congestion sur l'île de Montréal.

La deuxième phase, présentement à l'étude, prévoit quant à elle l'implantation d'un système de détection des bus en temps réel. Ce système réduira et régularisera le temps de parcours des bus assurant l'adhérence à l'horaire.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	25 579	28 336	25 942	7 012	22 679	109 729
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	25 579	28 336	25 942	7 012	22 679	109 729
Financement						
Gouvernement provincial	19 319	21 252	19 457	5 259	17 010	82 296
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	6 440	7 084	6 486	1 753	5 670	27 432
Total	25 759	28 336	25 942	7 012	22 679	109 729
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

BUS-27

Réaménagement du terminus Elmhurst

No de projet : 350002
No de projet MTQ : 154-00-1170
No de R.E. / Fin : R-117-B
Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Développer les services

Le terminus Elmhurst est situé dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce à l'intersection des rues Elmhurst et Sherbrooke. Dans les années 1900, sa forme particulière en U permettait aux tramways de faire demi-tour et revenir au centre-ville de Montréal. Depuis, les bus ont pris la relève et les principales lignes de bus se rabattent sur les lignes bleue ou orange du métro.

L'occasion se présente de revoir l'aménagement du terminus avec l'acquisition d'un terrain adjacent au terminus actuel. Le projet consiste donc à acquérir le terrain et d'y aménager le nouveau terminus Elmhurst, de façon à mieux répondre aux besoins de la clientèle et de l'exploitation, et rendre possible la venue des bus articulés dans le secteur.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	184	1 655	3 641	0	0	5 479
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	184	1 655	3 641	0	0	5 479
Financement						
Gouvernement provincial	138	1 241	2 731	0	0	4 110
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	46	414	910	0	0	1 370
Total	184	1 655	3 641	0	0	5 479
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

BUS-28

Reconstruction du bâtiment Crémazie

No de projet : 529995
No de projet MTQ : En attente d'attribution
No de R.E. / Fin : R-813-A
Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau des bus
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Construit en 1948, le bâtiment Crémazie est un atelier d'entretien de bus abritant des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de ré-usinage de pièces. Ce bâtiment requiert des investissements importants pour sa mise à niveau afin de maintenir son intégrité, le rendre conforme à la réglementation en vigueur, le rendre plus souple et polyvalent pour répondre aux besoins d'entretien actuels et futurs en fonction des nouvelles technologies à venir (bus articulés, hybrides, électriques, trolleybus).

L'étude de faisabilité a été complétée avec le scénario d'une reconstruction du bâtiment Crémazie avec une superficie de 380 000 pi² qui permettra de répondre aux besoins futurs de l'entretien des bus ainsi qu'aux besoins d'espace d'autres secteurs de l'entreprise, dont :

- la relocalisation du service de Prévention des incendies;
- l'aménagement d'un centre de formation regroupant les activités Bus, Métro, Administratif et MPM-10, avec le simulateur de conduite des nouvelles voitures de métro;
- le nouveau centre de distribution regroupant tous les magasins du Plateau Youville;
- la centralisation de l'ingénierie bus près des opérations.

La prochaine étape consiste à préparer la mise en œuvre du projet, dont :

- la recherche d'espace pour un déplacement temporaire du personnel pendant les travaux;
- la préparation des plans et devis détaillés avec un échancier détaillé des travaux;
- la préparation de l'appel d'offres pour les travaux de construction;
- la validation de l'information avec les parties prenantes;
- l'autorisation du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville pour l'obtention des permis.

Afin de maintenir les opérations de l'usine Crémazie durant tout le projet, les travaux de construction se dérouleront en deux phases, avec la première débutant à l'été 2015 et se terminant en décembre 2016. Ensuite, six mois seront nécessaires pour démolir la partie résiduelle du bâtiment et réaliser les plans de construction de la phase II, qui pourra alors débuter dès l'été 2017 et se terminer au début de 2019. Pendant toute la durée des travaux de construction, échelonnée sur trois ans et demi, environ 150 employés devront être déplacés temporairement. Par conséquent, la STM devra louer et préparer un local de 85 000 pi² pour que les activités d'entretien de l'usine Crémazie puissent continuer durant les travaux.

Le concept du nouveau bâtiment Crémazie sera axé sur le développement durable et l'accessibilité universelle respectant des normes environnementales élevées en vue d'obtenir l'accréditation LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design).

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	96	8 468	17 027	112 392	137 982
Non capitalisable	783	0	2 893	1 906	8 234	13 816
Total	783	96	11 361	18 933	120 626	151 799
Financement						
Gouvernement provincial	0	72	6 351	12 770	84 292	103 485
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	783	24	5 010	6 163	36 334	48 314
Total	783	96	11 361	18 933	120 626	151 799
Pourcentage de subvention						68 %



FICHE DE PROJET

BUS-29

Infrastructure au Réseau des bus - phase II (Stinson)

No de projet : 529997

No de projet MTQ : 154-09-0056

No de R.E. / Fin : R-109-A

Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau des bus

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille : Développer les services

Ce projet consiste à construire un nouveau centre de transport pour bus afin de disposer des installations requises pour recevoir les ajouts de bus et de personnel prévus dans le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des transports en commun (PAGASTC) et dans le *Plan stratégique 2020* de la Société.

Ce nouveau centre pourra accueillir 300 bus, soit 200 bus standard de 40 pieds et 100 bus articulés de 60 pieds. Il prévoit également des aménagements aux installations à venir afin d'accomoder des bus qui seront dotés de nouveaux modes de propulsion (électricité) dans un avenir plus ou moins rapproché.

Il sera situé dans l'arrondissement Saint-Laurent, à l'angle des rues Stinson et Montpellier, et sera conçu dans le respect des normes environnementales puisqu'il vise l'obtention d'une certification LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design).

La phase I du projet concerne la préparation du site, la décontamination du terrain, la construction des fondations périmétriques et divers travaux d'ingénierie civile et sera complétée en mai 2012. Quant à la phase II, elle concerne la construction du bâtiment et son aménagement extérieur. L'ouverture officielle du nouveau centre de transport est prévue pour le début 2014.

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	52 481	110 328	139	0	0	162 948
Non capitalisable	568	1 706	0	0	0	2 274
Total	53 049	112 034	139	0	0	165 222
Financement						
Gouvernement provincial	38 033	79 954	101	0	0	118 089
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	15 016	32 080	38	0	0	47 133
Total	53 049	112 034	139	0	0	165 222
Pourcentage de subvention						71 %

FICHE DE PROJET

BUS-30

Aménagement du terminus Lafleur-Newman

No de projet : 625009

No de projet MTQ : 154-00-1170

No de R.E. / Fin : R-117-A

Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau des bus

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille : Développer les services

En partenariat avec les autorités de l'arrondissement de LaSalle, la STM a déménagé, à l'été 2009, toutes les activités du terminus Monette/Lafleur sur un ancien parc de stationnement situé à l'intersection des rues Lafleur et Newman. Une entente de bail avec le propriétaire du terrain a été signée en attendant de trouver une solution permanente. En 2010, la décision a été prise de construire un terminus permanent, mieux adapté aux besoins actuels et futurs de la STM, sur le site actuellement occupé.

Six lignes de bus auront leur point de rabattement au terminus. La majorité des lignes offrent un point de correspondance avec le réseau du métro. Le terminus devra être en mesure d'accueillir de nouvelles lignes de bus et des véhicules articulés.

L'accessibilité et le développement durable sont des éléments incontournables du projet qui prévoit :

- l'aménagement d'espaces piétonniers et véhiculaires avec l'accent sur la sécurité;
- l'aménagement d'aires protégées et semi-protégées pour la clientèle;
- un éclairage qui augmente le sentiment de sécurité;
- des outils d'information clientèle statique et dynamique;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations;
- des mesures préférentielles pour bus aux accès du terminus (feux, boucles de détection etc.);
- des éléments de services périphériques (supports à vélos, bancs, poubelles, etc.);
- de la télésurveillance.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	87	6 206	316	0	0	6 609
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	87	6 206	316	0	0	6 609
Financement						
Gouvernement provincial	55	3 911	199	0	0	4 165
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	32	2 295	117	0	0	2 444
Total	87	6 206	316	0	0	6 609
Pourcentage de subvention						63 %

RÉSEAU DU MÉTRO



RÉSEAU DU MÉTRO

- 4 LIGNES DE MÉTRO (71 KM)
- 68 STATIONS (132 ÉDICULES)
- 759 VOITURES DE MÉTRO :
 - 336 MR-63 (MISES EN SERVICE EN 1966)
 - 423 MR-73 (MISES EN SERVICE EN 1976)
- 78 TUNNELS (INTERSTATIONS ET ARRIÈRE GARES)
- 296 ESCALIERS MÉCANIQUES
- 2 TROTTOIRS ROULANTS
- 24 ASCENSEURS RÉPARTIS DANS 8 STATIONS
- 430 POMPES
- 331 KM DE RAIL, PISTES DE ROULEMENT ET BARRES DE GUIDAGE
- 8 GARAGES DE SERVICE
- 102 VÉHICULES DE TRAVAUX, PLATE-FORME FERROVIAIRE ET CHARIOTS
- 88 POSTES DE VENTILATION MÉCANIQUE
- 63 POSTES DE REDRESSEMENT
- 182 POSTES SECONDAIRES DE DISTRIBUTION
- 7 POSTES DE DISTRICT
- 159 VENTILATEURS ET 4 VENTILATEURS JET
- 214 KM DE CÂBLAGE 12 KVCA
- 152 KM DE CÂBLAGE 25 KVCA
- 132 KM DE CÂBLAGE 750 VCC
- 210 APPAREILS DE VOIE
- 104 ŒUVRES D'ART

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION :

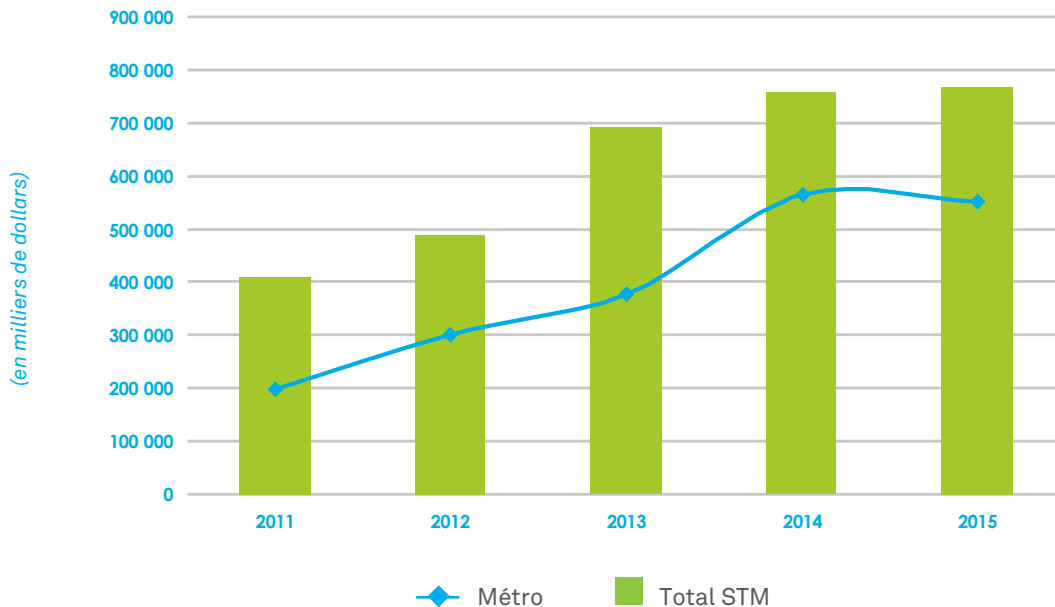
- 480 PORTILLONS ET TOURNIQUETS
- 168 DISTRIBUTRICES AUTOMATIQUES DE TITRES
- 104 SYSTÈMES INTÉGRÉS DE VENTE DE TITRES EN LOGE (CHANGEURS)

*Au 5 mai 2012

SOMMAIRE DU RÉSEAU DU MÉTRO

De 2013 à 2015, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente près de 67 % des investissements totaux de la STM, soit 1,5 milliard de dollars.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU RÉSEAU DU MÉTRO PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Le Programme de maintien des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant. Près de 390,1 millions de dollars seront affectés à cette catégorie au cours des trois prochaines années.

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 d'améliorer la fiabilité, la flexibilité, 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 s'est terminée en 2008 et une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements a été constatée. Les coûts estimés pour les phases I et II sont de 963,6 millions de dollars, dont un dernier 30,4 millions de dollars sera dépensé en 2013. La phase III s'étendra jusqu'en 2018, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des installations motorisées comme les escaliers mécaniques, les systèmes de ventilation, et les ascenseurs. Les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication seront également touchés par ce projet. Le coût global de cette phase du projet est de 500 millions de dollars, dont 356,8 millions de dollars (71 % du coût du projet) de 2013 à 2015.

Finalement, divers équipements et outillage seront acquis au coût de 2,9 millions de dollars, dont des équipements de surveillance et de contrôle et une mise à niveau de certains postes de ventilation du métro.

MATÉRIEL ROULANT

La Société investira plus de 732,4 millions de dollars dans son matériel roulant du métro de 2013 à 2015.

La Société a décidé de procéder à l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer son parc de voitures MR-63 et d'ajouter les voitures nécessaires aux besoins futurs ayant trait à la croissance de l'achalandage et aux prolongements du métro. Le coût total du projet est évalué actuellement à 2,2 milliards de dollars, tandis que le montant investi au cours des trois prochaines années s'élève à 727,2 millions de dollars. 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, les voitures actuelles nécessiteront des investissements, dont 4,6 millions de dollars pour le remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73. Ces voitures ont plus de 34 ans de service et montrent des signes de fatigue importants et une baisse de fiabilité. Le projet consistera donc à remplacer la suspension des portes des 423 voitures de métro. Finalement, le projet de modification de la loge de conduite des voitures MR-73, qui améliore l'habitabilité de la loge de 282 voitures motrices, se terminera en 2013 et aura nécessité un investissement total de 2,5 millions de dollars.

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 d'environ 13 milliards de dollars qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement 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 369,3 millions de dollars.

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira une somme totale de 273,2 millions de dollars (176,1 millions de dollars pour 2013 – 2015) pour la modification de ses ateliers et de ses équipements métro. La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra la mise en exploitation des nouveaux trains et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Plusieurs travaux majeurs seront entrepris au cours des prochaines années dans les stations de métro. Principalement, le programme Réno-Infrastructures, amorcé en 2011, vise le maintien de l'intégrité des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité universelle et du sentiment de sécurité de la clientèle. La STM prévoit ainsi dépenser 250 millions de dollars dont 57 % entre 2013 et 2015. La station Berri-UQAM nécessitera une réfection majeure pour un investissement total de 90,2 millions de dollars dont près de 50 % sera dépensé au cours des trois prochaines années.

Finalement, certains travaux de remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC), relatifs aux ateliers d'entretien, seront effectués au coût de 5,1 millions de dollars.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

				2012					2016	Total
				et avant	2013	2014	2015	Total	et après	
								2013-2015		
<i>(en milliers de dollars)</i>										
Machinerie, équipement et outillage										
No :	290011	Réno-Systèmes - phases I et II	Cap	932 579	30 411	0	0	30 411	0	962 990
Fiche :	MET-01		Non cap	601	0	0	0	0	0	601
R.E./FIN. :	CA-116 et R-058		Total	933 181	30 411	0	0	30 411	0	963 591
No :	290013	Réno-Systèmes - phase III	Cap	40 838	104 133	140 836	111 835	356 805	102 357	500 000
Fiche :	MET-02		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-122-A		Total	40 838	104 133	140 836	111 835	356 805	102 357	500 000
No :	695500	Acquisition d'équipement de surveillance et de contrôle	Cap	2 356	1 119	0	0	1 119	0	3 475
Fiche :	MET-03		Non cap	72	0	0	0	0	0	72
R.E./FIN. :	R-824-A		Total	2 428	1 119	0	0	1 119	0	3 547
No :	721709	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	Cap	591	770	514	514	1 797	1 027	3 416
Fiche :	MET-04		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-053-A		Total	591	770	514	514	1 797	1 027	3 416
Sous-total				977 038	136 434	141 350	112 349	390 132	103 384	1 470 555
Matériel informatique										
No :	721866	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE	Cap	4 613	1 436	1 302	0	2 738	0	7 351
Fiche :	MET-05		Non cap	1 166	0	0	0	0	0	1 166
R.E./FIN. :	R-087-A		Total	5 779	1 436	1 302	0	2 738	0	8 517
Sous-total				5 779	1 436	1 302	0	2 738	0	8 517
Matériel roulant										
No :	230005	Acquisition de voitures de métro (MPM-10)	Cap	336 257	85 190	291 455	348 176	724 821	1 145 348	2 206 427
Fiche :	MET-06		Non cap	8 895	1 489	846	0	2 335	0	11 230
R.E./FIN. :	R-042-A		Total	345 152	86 679	292 301	348 176	727 157	1 145 348	2 217 657
No :	683191	Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II	Cap	2 026	478	0	0	478	0	2 504
Fiche :	MET-07		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-104-A		Total	2 026	478	0	0	478	0	2 504
No :	683204	Remplacement des composants des portes de voitures de métro MR-73	Cap	2 359	2 349	2 268	0	4 616	0	6 976
Fiche :	MET-08		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-113-B		Total	2 359	2 349	2 268	0	4 616	0	6 976
No :	721901	Acquisition de véhicules de travaux - camionnettes	Cap	1 204	134	0	0	134	0	1 339
Fiche :	MET-09		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-835-A		Total	1 204	134	0	0	134	0	1 339
Sous-total				350 742	89 640	294 569	348 176	732 385	1 145 348	2 228 475

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

(en milliers de dollars)				2012				Total	2016	Total	
				et avant	2013	2014	2015	2013-2015	et après		
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	1181	Station Berri-UQAM : réfection majeure phase I	Cap	13 793	13 006	13 509	15 478	41 994	34 257	90 044	
Fiche :	MET-10		Non cap	22	25	50	50	125	25	172	
R.E./FIN. :	R-092		Total	13 815	13 031	13 559	15 528	42 119	34 282	90 216	
No :	1488	Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé - phase II	Cap	102	5 099	0	0	5 099	0	5 202	
Fiche :	MET-11		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-128-A		Total	102	5 099	0	0	5 099	0	5 202	
No :	1564	Stations Place-d'Armes et Saint-Laurent : réfection de toitures	Cap	334	132	0	0	132	0	466	
Fiche :	MET-12		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-094-C		Total	334	132	0	0	132	0	466	
No :	1839	Station Viau : remplacement des lanternaux	Cap	55	1 515	0	0	1 515	0	1 570	
Fiche :	MET-13		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-123-A		Total	55	1 515	0	0	1 515	0	1 570	
No :	230006	Modifications des ateliers et des équipements Métro - voitures MPM-10	Cap	94 302	94 324	63 769	15 612	173 704	0	268 006	
Fiche :	MET-14		Non cap	2 781	1 383	1 010	0	2 393	0	5 174	
R.E./FIN. :	R-042-B		Total	97 082	95 706	64 779	15 612	176 097	0	273 180	
No :	2741	Station Champ-de-Mars : réfection des finis de céramique au plancher	Cap	0	0	0	0	0	0	0	
Fiche :	MET-15		Non cap	12	916	0	0	916	0	928	
R.E./FIN. :	R-834-B		Total	12	916	0	0	916	0	928	
No :	280	Postes de relais du métro : révision de la climatisation	Cap	71	59	0	0	59	0	130	
Fiche :	MET-16		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN. :	R-084-C		Total	71	59	0	0	59	0	130	
No :	634371	Réno-Infrastructures métro - phase I	Cap	19 601	32 975	50 351	59 950	143 276	86 923	249 800	
Fiche :	MET-17		Non cap	25	25	50	50	125	50	200	
R.E./FIN. :	R-121		Total	19 626	33 000	50 401	60 000	143 401	86 973	250 000	
Sous-total				131 098	149 458	128 739	91 140	369 337	121 255	621 691	
RÉSEAU DU MÉTRO				Cap	1 451 083	373 131	564 003	551 565	1 488 699	1 369 913	4 309 695
				Non cap	13 574	3 837	1 957	100	5 894	75	19 543
				Total	1 464 658	376 968	565 960	551 665	1 494 593	1 369 988	4 329 238



Selon le balisage international effectué par le Collège Impérial de Londres en 2009, 2010 et 2011, le métro de Montréal est le plus productif au monde. En effet, la productivité de sa main-d'œuvre est la plus élevée en termes de kilomètres-voitures.

FICHE DE PROJET

MET-01

Réno-Systèmes - phases I et II

No de projet : 290011
No de projet MTQ : 154-04-1115
No de R.E. / Fin : CA-116 et R-058
Programmes d'aide : PAGTCP (75 %),
 TICQ 2000 (33,33 %)

Secteur : Réseau du métro
Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 40 ans, alors que le reste, constitué de trois prolongements, l'est depuis plus de 30 ans dans le premier cas et depuis plus de 20 ans dans le deuxième, le troisième étant le prolongement vers Laval en 2007. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur 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 du projet visent 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 ascenseurs), les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes du Centre de contrôle et de télécommunication.

Ces travaux devraient permettre une amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro, une meilleure communication à la clientèle et une amélioration du temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	932 579	30 411	0	0	0	962 990
Non capitalisable	601	0	0	0	0	601
Total	933 181	30 411	0	0	0	963 591
Financement						
Gouvernement provincial	623 447	22 489	0	0	0	645 936
Gouvernement fédéral	103 138	0	0	0	0	103 138
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	206 596	7 922	0	0	0	214 517
Total	933 181	30 411	0	0	0	963 591
Pourcentage de subvention						78 %

FICHE DE PROJET

MET-02

Réno-Systèmes - phase III

No de projet : 290013

No de projet MTQ : 154-09-0057

No de R.E. / Fin : R-122-A

Programmes d'aide : PAGTCP (75 %),
FCC (33,33 %)

Secteur : Réseau du métro

Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 40 ans, alors que le reste, constitué de trois prolongements, l'est depuis plus de 30 ans dans le premier cas et depuis plus de 20 ans dans le deuxième, le troisième étant le prolongement vers Laval en 2007. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur 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.

Cette phase du 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, ascenseurs), les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

Il devrait en découler une :

- amélioration de la flexibilité, 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	40 838	104 133	140 836	111 835	102 357	500 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	40 838	104 133	140 836	111 835	102 357	500 000
Financement						
Gouvernement provincial	21 113	52 069	70 421	55 920	63 201	262 725
Gouvernement fédéral	12 688	34 708	46 941	37 275	18 089	149 700
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	7 037	17 356	23 474	18 640	21 067	87 575
Total	40 838	104 133	140 836	111 835	102 357	500 000
Pourcentage de subvention						82 %

FICHE DE PROJET

MET-03

Acquisition d'équipement de surveillance et de contrôle

No de projet : 695500
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-824-A
Programme d'aide : -

Secteur : Réseau du métro
Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage
Catégorie de portefeuille : Améliorer davantage la performance

Le Service de la surveillance de la STM a comme mandat principal de voir à une bonne utilisation par la clientèle des titres de la STM, de contribuer à la protection de ses employés et de protéger les biens de l'entreprise. Pour accomplir ce mandat, les investissements suivants sont requis :

- acquisition de 23 véhicules, dotés de systèmes de communication;
- acquisition de vérificateurs de titres de transport;
- acquisition et installation de systèmes de vidéosurveillance sur les distributrices automatiques de titres de transport.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 356	1 119	0	0	0	3 475
Non capitalisable	72	0	0	0	0	72
Total	2 428	1 119	0	0	0	3 547
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 428	1 119	0	0	0	3 547
Total	2 428	1 119	0	0	0	3 547
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

MET-04

Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements**No de projet :** 721709**Secteur :** Réseau du métro**No de projet MTQ :** En attente d'attribution**Catégorie d'actif :** Machinerie, équipement et outillage**No de R.E. / Fin :** R-053-A**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs**Programme d'aide :** SOFIL 2 (100 %)

Les postes de ventilation Casgrain, Decelles, Champlain, Bennett, Workman et Mazarin ne peuvent être utilisés à pleine capacité en raison de leur niveau sonore élevé. Des plaintes des riverains ont amené les municipalités à émettre des restrictions d'utilisation.

Ces postes de ventilation servent à évacuer les fumées lors d'incidents. Ils servent également à abaisser la température dans le tunnel pour améliorer le confort des clients et des employés travaillant de jour et de nuit. De plus, ils servent à contrôler les fumées dégagées lors de travaux de nuit, ce qui améliore les conditions de travail des employés. D'ailleurs, la ventilation en tunnel est un sujet actif au comité de santé et de sécurité.

Les travaux permettront d'ajouter des silencieux, d'isoler les postes sur le plan acoustique, de modifier les équipements pour que les moteurs produisent moins de bruit, de construire des cheminées au-dessus des postes et d'en construire un autre.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	591	770	514	514	1 027	3 416
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	591	770	514	514	1 027	3 416
Financement						
Gouvernement provincial	149	282	188	188	375	1 181
Gouvernement fédéral	197	373	249	249	498	1 565
Agglomération de Montréal	61	116	77	77	154	485
STM	185	0	0	0	0	185
Total	591	770	514	514	1 027	3 416
Pourcentage de subvention						95 %

FICHE DE PROJET

MET-05

Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE**No de projet :** 721866**Secteur :** Réseau du métro**No de projet MTQ :** Non applicable**Catégorie d'actif :** Matériel informatique**No de R.E. / Fin :** R-087-A**Catégorie de portefeuille :** Améliorer davantage la performance**Programme d'aide :** Non admissible

Le prolongement du métro vers Laval, le programme Réno-Systèmes de même que le projet Vente et perception ont modernisé et ajouté de nombreux équipements fixes au réseau du métro. Plusieurs de ces nouveaux équipements comportent des fonctionnalités de transmission d'alarme et d'indicateur d'état, dont ne disposaient pas les équipements antérieurs.

Ce projet prévoit l'utilisation du réseau de télétransmission du métro pour faciliter le transfert d'information provenant de ces équipements. Il s'agit d'un système de gestion intégré de l'entretien associé à un système d'historisation permettant l'analyse prédictive des données de fonctionnement.

Le projet consiste donc à implanter une solution intégrée de gestion de l'entretien des actifs à la direction Entretien des équipements fixes ayant le contenu suivant :

- mise en œuvre d'un système d'historisation de données de fonctionnement des équipements;
- implantation des processus standardisés de gestion de l'entretien des actifs;
- mise en œuvre du système d'entreprise SAP PM (gestion de la maintenance) pour supporter ces processus d'entretien et de gestion d'actifs;
- mise en œuvre du système d'information de gestion SAP BI (outil d'analyse avancée);
- retrait des applications informatiques de la firme externe.

Ce projet améliorera la gestion des actifs par une structuration et une documentation centralisées. Il assurera aussi l'entretien prédictif des actifs par la collecte et l'analyse des alarmes issues des équipements. Enfin, il optimisera la gestion des interventions d'entretien par une meilleure planification des coûts.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	4 613	1 436	1 302	0	0	7 351
Non capitalisable	1 166	0	0	0	0	1 166
Total	5 779	1 436	1 302	0	0	8 517
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	5 779	1 436	1 302	0	0	8 517
Total	5 779	1 436	1 302	0	0	8 517
Pourcentage de subvention						0 %



Acquisition de voitures de métro (MPM-10)

No de projet : 230005
No de projet MTQ : 154-02-1864
No de R.E. / Fin : R-042-A
Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau du métro
Catégorie d'actif : Matériel roulant
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs et développer les services

Le projet vise l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer les 342 voitures MR-63, d'assurer les besoins futurs sur le plan de la croissance de l'achalandage (63 voitures) et des prolongements du métro (63 voitures).

L'acquisition de voitures de métro favorisera l'accroissement de l'achalandage de notre clientèle sur notre réseau, améliorera la fiabilité du métro, accroîtra la satisfaction de la clientèle (qualité de l'information, confort, convivialité, sécurité), renforcera la mobilisation des employés et soutiendra le développement durable. De plus, les nouvelles voitures amélioreront l'image de marque de l'entreprise et rendront les voitures accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ces 468 voitures de métro représentent 52 trains indéformables composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer d'une voiture à l'autre en tout temps. Les voitures à chaque extrémité des trains sont aménagées de façon à pouvoir accommoder deux personnes en fauteuil roulant de type quadriporteur.

Répartition annuelle des livraisons de voitures de métro

2014	2015	2016	2017	2018	Total
63	108	108	108	81	468

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	336 257	85 190	291 455	348 176	1 145 348	2 206 427
Non capitalisable	8 895	1 489	846	0	0	11 230
Total	345 152	86 679	292 301	348 176	1 145 348	2 217 657
Financement						
Gouvernement provincial	246 712	62 504	213 840	255 457	840 342	1 618 856
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	98 440	24 175	78 461	92 719	305 006	598 801
Total	345 152	86 679	292 301	348 176	1 145 348	2 217 657
Pourcentage de subvention						73 %

FICHE DE PROJET

MET-07

Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II

No de projet : 683191
No de projet MTQ : 154-03-1071
No de R.E. / Fin : R-104-A
Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau du métro
Catégorie d'actif : Matériel roulant
Catégorie de portefeuille : Attirer, développer et mobiliser les talents

Conçu au départ pour travailler debout, le poste de travail de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 a connu, au fil des ans, des changements qui ont modifié les exigences du travail en favorisant une position assise.

Compte tenu de l'exiguïté de la loge, seul un siège comportant un coussin et un dossier de faible dimension est actuellement utilisé, ne permettant que peu d'ajustements pour adapter le poste de conduite à des individus de tailles différentes.

Les nombreuses plaintes formulées par les opérateurs de métro au cours des années, au sujet de l'étroitesse des lieux et de l'inconfort des sièges, laissent supposer que les contraintes ergonomiques actuelles et les vibrations pourraient constituer des risques d'atteinte à la santé. D'ailleurs, une étude conclut que l'espace est insuffisant pour placer confortablement les jambes en position assise.

Le projet consiste donc à modifier la loge de conduite des 282 voitures motrices MR-73 afin d'en améliorer l'habitabilité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 026	478	0	0	0	2 504
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	2 026	478	0	0	0	2 504
Financement						
Gouvernement provincial	1 520	358	0	0	0	1 878
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	507	119	0	0	0	626
Total	2 026	478	0	0	0	2 504
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

MET-08

Remplacement des composants des portes de voitures de métro MR-73

No de projet : 683204	Secteur : Réseau du métro
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Matériel roulant
No de R.E. / Fin : R-113-B	Catégorie de portefeuille : Améliorer la satisfaction de la clientèle
Programme d'aide : SOFIL (100 %)	

Les voitures de métro MR-73 ont plus de 32 ans de service et ont parcouru plus de 2 500 000 kilomètres. Les suspensions de portes sont d'origine. Il n'existe aucun programme d'entretien majeur sur ces composants, qui montrent des signes de fatigue. Depuis 2004, leur fiabilité est également en baisse d'environ 35 %.

Le projet consiste à remplacer les 3 384 suspensions de portes des 423 voitures de métro MR-73 et leurs principaux composants (glissières, coulisseaux, barres de conjugaison, fourches d'entraînement) dû à leur taux d'usure important.

Le remplacement des suspensions de portes améliorera la qualité du service aux clients. Le projet permettra de freiner la dégradation du système de portes et également de prolonger la durée de vie des voitures.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 359	2 349	2 268	0	0	6 976
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	2 359	2 349	2 268	0	0	6 976
Financement						
Gouvernement provincial	366	364	352	0	0	1 081
Gouvernement fédéral	1 628	1 621	1 565	0	0	4 813
Agglomération de Montréal	366	364	352	0	0	1 081
STM	0	0	0	0	0	0
Total	2 359	2 349	2 268	0	0	6 976
Pourcentage de subvention						100 %

2 HENRI - BOURASSA

79-001



FICHE DE PROJET

MET-09

Acquisition de véhicules de travaux – camionnettes**No de projet :** 721901**No de projet MTQ :** En attente d'attribution**No de R.E. / Fin :** R-835-A**Programme d'aide :** SOFIL 2 (100 %)**Secteur :** Réseau du métro**Catégorie d'actif :** Matériel roulant**Catégorie de portefeuille :** Maintien des actifs

Dans le cadre de son mandat, la Société de transport de Montréal se doit de procéder à certains investissements qui lui permettront de répondre aux besoins de maintien de la fiabilité du métro requis par la *Politique québécoise du transport en commun* (PQTC) visant un accroissement significatif du service et de l'achalandage.

Or, pour mener à bien ces projets d'investissement d'envergure (dont le projet MPM-10 de remplacement des voitures de métro) et pour effectuer l'entretien des infrastructures du tunnel et des installations fixes présentes dans le tunnel, le service de la voie du Métro utilise des véhicules de travaux sur rails et des équipements embarqués.

Toutefois, la quantité de véhicules disponibles demeure insuffisante pour répondre à la demande actuelle et future.

Pour atténuer cette problématique à court terme, la STM a déjà aménagé deux de ses camionnettes et le présent projet prévoit l'acquisition de dix autres véhicules munis d'un système rail-route et d'une plate-forme afin de former six convois (de deux camions) pour augmenter le parc de véhicules pour les travaux effectués en tunnel.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 204	134	0	0	0	1 339
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 204	134	0	0	0	1 339
Financement						
Gouvernement provincial	440	49	0	0	0	489
Gouvernement fédéral	583	65	0	0	0	648
Agglomération de Montréal	181	20	0	0	0	201
STM	0	0	0	0	0	0
Total	1 204	134	0	0	0	1 339
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

MET-10

Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I

No de projet : 1181

No de projet MTQ : 154-07-2058

No de R.E. / Fin : R-092

Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau du métro

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

La station Berri-UQAM touche cinq intersections, ce qui en fait la plus grande station à Montréal. Elle se retrouve aussi au premier rang sur le plan de l'achalandage. Ces conditions de grand achalandage ainsi que le temps écoulé depuis la construction de la station en 1966 ont entraîné une détérioration significative des installations, tant sur les plans technique qu'esthétique. Elle est maintenant dans un état de décrépitude avancée, autant pour les finis architecturaux que pour certains éléments structuraux, mécaniques et électriques. Il s'avère donc nécessaire d'entreprendre des travaux substantiels de réhabilitation et de remise aux normes techniques de l'infrastructure.

Le projet consiste, dans un premier temps, à effectuer des travaux de sécurisation pour maintenir la station Berri-UQAM en exploitation sécuritaire. Ensuite, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques seront effectués. Ces travaux seront planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation, à conserver l'accès à la station aux clients et à la maintenir opérationnelle.

Les divers travaux de réfection, effectués en mode planifié, optimiseront les interventions au meilleur coût et éviteront des réparations à la pièce, avec les dérangements qui s'ensuivent pour le personnel et la clientèle.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	13 793	13 006	13 509	15 478	34 257	90 044
Non capitalisable	22	25	50	50	25	172
Total	13 815	13 031	13 559	15 528	34 282	90 216
Financement						
Gouvernement provincial	10 345	9 755	10 132	11 609	25 693	67 533
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 470	3 277	3 427	3 920	8 589	22 683
Total	13 815	13 031	13 559	15 528	34 282	90 216
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

MET-11

Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé - phase II

No de projet : 1488	Secteur : Réseau du métro
No de projet MTQ : 154-07-2054	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E. / Fin : R-128-A	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : PAGTCP (75 %)	

L'atelier Grande révision est intégré à un vaste ensemble de bâtiments formant le complexe du Plateau Youville, soit des ateliers de réparation (Grande révision, Petite révision, Villeray, atelier de la voie, faisceau Youville, usine Crémazie et chaufferie) et un édifice à bureau (Tour Grande révision).

Les installations mécaniques suspendues des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC) dans l'atelier initial datent de 1965 et les installations des systèmes en appentis datent de 1983 et sont rendues en fin de vie utile.

Le projet vise le remplacement des équipements de CVAC de l'appentis 2 de l'atelier Grande révision ainsi que des bureaux de l'Entretien des infrastructures à Villeray et du complexe du Plateau Youville. Ces équipements sont sujets à des bris répétitifs et doivent être remplacés par des équipements plus performants, moins énergivores et ayant des contrôles automatisés et centralisés.

Ce remplacement donnera lieu à des économies substantielles sur les coûts en énergie, éliminera l'entretien curatif et optimisera le confort des employés travaillant dans ces secteurs.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	102	5 099	0	0	0	5 202
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	102	5 099	0	0	0	5 201
Financement						
Gouvernement provincial	77	3 824	0	0	0	3 901
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	26	1 275	0	0	0	1 301
Total	102	5 099	0	0	0	5 201
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

MET-12

Stations Place-d'Armes et Saint-Laurent : réfection de toitures

No de projet : 1564
No de projet MTQ : 154-06-1958-19
No de R.E. / Fin : R-094-C
Programme d'aide : SOFIL (100 %)

Secteur : Réseau du métro
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Station Place-d'Armes

Cette toiture a été refaite au début des années 80 lors de la construction du Palais des congrès. Elle est composée d'un complexe d'étanchéité de type inversé, c'est-à-dire que la membrane d'étanchéité est recouverte d'un isolant rigide et d'un lest de dalle en béton préfabriqué ou de terre selon les bassins. Compte tenu qu'une nouvelle salle de télécommunication et de contrôle de procédés d'exploitation a été ajoutée en 2005 sous une partie de la toiture, dans le cadre du programme Réno-Systèmes, que cette toiture a atteint sa fin de vie utile et qu'elle est difficile à inspecter, il est recommandé de refaire entièrement le complexe d'étanchéité de cette toiture.

En résumé, l'objectif de ce projet est la réfection totale du complexe d'étanchéité de la toiture de l'édicule de la station de métro Place-d'Armes.

Station Saint-Laurent

Cette toiture a été refaite en 1985. Elle est composée d'un complexe d'étanchéité de type standard en asphalte et en gravier. En 2006, nos services d'entretien ont dû intervenir en urgence pour débloquer la descente de drain de toiture qui se trouve à l'intérieur d'une colonne d'acier. Cette descente de drain est soumise au gel et s'est brisée sous son action, entraînant la détérioration de la colonne d'acier structurale ainsi que le débordement d'eau dans le complexe d'étanchéité. Cette toiture a atteint sa durée de vie utile. De plus, nos services d'entretien n'ont plus l'équipement approprié pour la réparation de ce type de membrane. Il est donc recommandé de refaire ce complexe d'étanchéité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	334	132	0	0	0	466
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	334	132	0	0	0	466
Financement						
Gouvernement provincial	39	15	0	0	0	54
Gouvernement fédéral	172	68	0	0	0	240
Agglomération de Montréal	39	15	0	0	0	54
STM	84	34	0	0	0	118
Total	334	132	0	0	0	466
Pourcentage de subvention						75 %

Station Viau : remplacement des lanternes

No de projet : 1839
No de projet MTQ : 154-11-0441

No de R.E. / Fin : R-123-A
Programme d'aide : PAGTCP (75 %)

Secteur : Réseau du métro

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

La toiture de l'édicule de la station Viau, inaugurée en 1976, comporte 18 lanternes en acrylique transparent. Quinze d'entre eux ont une dimension de 2,9 m x 2,9 m et trois ont une dimension de 1,98 m x 2,75 m. Ces lanternes sont constitués d'une paroi intérieure et extérieure. Deux de ces lanternes ont été remplacés en 2000 par de nouvelles lanternes en verre, en raison de leur détérioration et des problèmes d'infiltration.

La détérioration des lanternes résulte de la dégradation de la matière plastique sous les rayons ultraviolets du soleil et à l'usure liée à l'effet piston lors du passage des trains. L'ensemble des lanternes d'origine, situés au-dessus des espaces publics, a été inspecté. La découverte de signes de détérioration évidente a entraîné la réalisation de travaux de sécurisation qui consistent en l'installation de treillis métalliques sous les lanternes de façon à prévenir leur chute en cas de rupture.

Le projet prévoit le remplacement des 16 lanternes d'origine en acrylique par des lanternes en verre dont la durée de vie est supérieure à 25 ans.

Le choix du verre comme matériau de remplacement s'explique par le fait qu'il est moins affecté que l'acrylique par les rayons ultraviolets. Finalement, le nouveau concept de lanterne permet le remplacement du verre par section individuelle.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	55	1 515	0	0	0	1 570
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	55	1 515	0	0	0	1 570
Financement						
Gouvernement provincial	41	1 136	0	0	0	1 177
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	14	379	0	0	0	393
Total	55	1 515	0	0	0	1 570
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

MET-14

Modifications des ateliers et des équipements Métro - voitures MPM-10**No de projet :** 230006**Secteur :** Réseau du métro**No de projet MTQ :** 154-02-1864**Catégorie d'actif :** Patrimoine immobilier et infrastructures**No de R.E. / Fin :** R-042-B**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs**Programme d'aide :** PAGTCP (75 %)

En raison de leur conception différente, l'intégration des nouvelles voitures de métro MPM-10 au réseau du métro exige l'adaptation des infrastructures, des équipements fixes existants et l'implantation de nouveaux équipements, tant pour l'exploitation que la maintenance de ces nouvelles voitures de métro.

Cette mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra d'assurer la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouveaux trains, d'améliorer la fiabilité du métro et d'accroître la mobilisation des employés.

Les besoins du projet MPM-10 relatifs au volet modifications des ateliers et équipements métro sont :

- d'adapter les infrastructures de l'atelier de Petite révision Youville;
- d'acquérir et d'installer un système de radio à large bande;
- d'acquérir et d'installer un système de simulation de conduite;
- de concevoir du matériel didactique;
- d'adapter certains quais pour l'accessibilité universelle;
- d'adapter certains équipements fixes et infrastructures;
- d'adapter les infrastructures de l'atelier Grande révision Youville;
- de réaliser des études sur la modification des autres ateliers et garages;
- de développer et implanter un système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO).

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	94 302	94 324	63 769	15 612	0	268 006
Non capitalisable	2 781	1 383	1 010	0	0	5 174
Total	97 082	95 706	64 779	15 612	0	273 180
Financement						
Gouvernement provincial	67 881	68 884	46 516	11 568	0	194 849
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	29 201	26 822	18 263	4 044	0	78 330
Total	97 082	95 706	64 779	15 612	0	273 180
Pourcentage de subvention						71 %

FICHE DE PROJET

MET-15

Station Champ-de-Mars : réfection des finis de céramique au plancher

No de projet : 2741	Secteur : Réseau du métro
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E. / Fin : R-834-B	Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs
Programme d'aide : SOFIL 2 (100 %)	

La station Champ-de-Mars, entrée du Vieux-Montréal, a été inaugurée en 1966. Joyau de l'architecture moderne et dotée d'une œuvre d'art remarquable, cette station fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des touristes et des personnes travaillant dans le secteur de l'hôtel de ville.

Présentement, les finis de céramique sont en mauvais état et ont été rapiécés à plusieurs reprises au cours des 44 dernières années.

Le projet consiste à remplacer des finis de plancher en céramique d'origine, aux deux niveaux de mezzanine ainsi que sur une partie des quais.

La portion à remplacer sur les quais correspond à la zone centrale des quais. Environ 50 % de la superficie des quais sera touchée par ces travaux.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	12	916	0	0	0	928
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	12	916	0	0	0	928
Financement						
Gouvernement provincial	0	250	0	0	0	250
Gouvernement fédéral	0	332	0	0	0	332
Agglomération de Montréal	0	103	0	0	0	103
STM	12	231	0	0	0	243
Total	12	916	0	0	0	928
Pourcentage de subvention						74 %

FICHE DE PROJET

MET-16

Postes de relais du métro : révision de la climatisation

No de projet : 280

No de projet MTQ : 154-08-0296

No de R.E. / Fin : R-084-C

Programme d'aide : SOFIL (100 %)

Secteur : Réseau du métro

Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

Les équipements de climatisation de plusieurs salles de relais du métro sont désuets. Ces équipements fonctionnent difficilement, ont un rendement moindre et requièrent plusieurs interventions côté entretien. Une demande a été faite par le service de l'air ambiant pour leur remplacement.

L'âge des équipements à remplacer varie de 15 à 20 ans. L'état de corrosion et l'insuffisance des taux de ventilation actuelle rendent impératif le changement des systèmes de ventilation et de climatisation des salles de relais du métro. Une vérification auprès des services d'exploitation et d'entretien a permis de déterminer que sept des systèmes doivent être remplacés, soit ceux des stations :

- Lionel-Groulx
- Côte-Vertu
- Henri-Bourassa
- Jean-Talon
- Snowdon
- Longueuil - Université de Sherbrooke
- Parc

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	71	59	0	0	0	130
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	71	59	0	0	0	130
Financement						
Gouvernement provincial	5	4	0	0	0	9
Gouvernement fédéral	22	19	0	0	0	41
Agglomération de Montréal	5	4	0	0	0	9
STM	39	32	0	0	0	71
Total	71	59	0	0	0	130
Pourcentage de subvention						45 %

CAF 2000K &
MUNCK

15N

161





FICHE DE PROJET

MET-17

Réno-Infrastructures métro - phase I**No de projet :** 634371**No de projet MTQ :** 154-09-0058**No de R.E. / Fin :** R-121**Programme d'aide :** PAGTCP (75 %)**Secteur :** Réseau du métro**Catégorie d'actif :** Patrimoine immobilier et infrastructures**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs

Le programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle et la performance financière et opérationnelle de la STM.

Plus précisément, les objectifs du programme sont de maintenir l'intégrité des infrastructures, d'améliorer l'accessibilité universelle et le sentiment de sécurité de la clientèle et d'optimiser les investissements dans le temps. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

Cette première phase vise essentiellement les investissements qui ont été jugés prioritaires ainsi que la finalisation de l'accessibilité (tuiles tactiles et bandes de signalisation). Il s'agit notamment de travaux d'amélioration de l'accessibilité et de réfections majeures :

- à la station McGill;
- à la distribution électrique 600V et moins en station;
- de plusieurs stations, incluant le remplacement des toitures des stations Angrignon et Préfontaine;
- de plusieurs structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- du tunnel (voûte, murs, radier et drain sous le radier);
- au système d'alarme incendie de la ligne 5;
- en tunnel et en station pour le contrôle d'infiltration d'eau (injection);
- d'œuvres d'art.

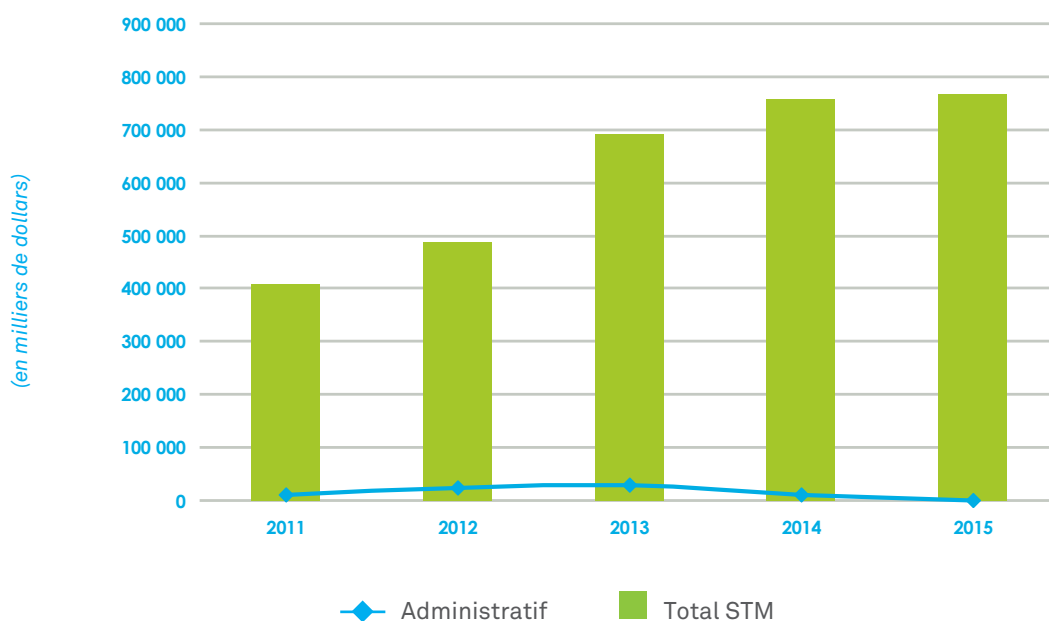
<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	19 601	32 975	50 351	59 950	86 923	249 800
Non capitalisable	25	25	50	50	50	200
Total	19 626	33 000	50 401	60 000	86 973	250 000
Financement						
Gouvernement provincial	14 701	24 731	37 763	44 962	65 192	187 350
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	4 925	8 279	12 638	15 038	21 781	62 650
Total	19 626	33 000	50 401	60 000	86 973	250 000
Pourcentage de subvention						75 %

ADMINISTRATIF

SOMMAIRE DU SECTEUR ADMINISTRATIF

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et d'infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de 39,4 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2013 à 2015, représentant 2 % des investissements totaux pour cette période.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU SECTEUR ADMINISTRATIF PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM compte offrir un nouveau service d'achat de titres de transport en ligne. Ce projet vise à diversifier l'offre tarifaire en mettant en place des services de billettique par Internet, intégrés au système de Vente et perception. Les clients pourront utiliser ces services au moment voulu et ce, dans le confort de leur foyer, au bureau ou ailleurs. Pour réaliser ce projet, la Société compte investir un montant de 6,8 millions de dollars au cours des années 2013 et 2014.

Aussi, dans un souci de prévention des accidents au travail, la STM continuera jusqu'en 2014 le projet de mesures de réduction des risques pour la sécurité des machines utilisées à la Société. Au cours des deux prochaines années, 2,2 millions de dollars seront consacrés à ce projet.

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Au cours des trois prochaines années, 13,1 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit le tiers du total des investissements du secteur. Les principaux projets sont les suivants :

- le Programme d'entretien périodique des technologies de l'information prévoit 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. Le montant prévu est de 3,7 millions de dollars;
- la STM mettra en place divers autres projets informatiques totalisant 9,4 millions de dollars. Parmi ceux-ci, notons la migration du progiciel HASTUS (Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain), l'implantation d'un système de gestion de projets et d'investissement, la refonte de son site Internet et l'optimisation de la gestion du temps.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

- Au cours des trois prochaines années, 17,2 millions de dollars seront investis dans cette catégorie, soit 44 % du total des investissements du secteur. Trois projets sont inclus dans cette catégorie :
- Dans un souci de saine gestion des deniers publics, la STM développe un programme d'optimisation et de maintien de ses espaces de travail. Ce projet de 10,5 millions de dollars sera réalisé au cours des années 2013 et 2014.
- Un deuxième projet est lié au transfert du centre de contrôle du métro et à l'implantation du nouveau système d'exploitation du métro pour un montant de 5,6 millions de dollars.
- Finalement, afin d'améliorer l'expérience client et d'augmenter ses revenus autonomes, la STM investie 1,2 million de dollars dans l'aménagement de haltes commerciales et d'espaces à bureaux.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – ADMINISTRATIF

(en milliers de dollars)				2012	2013				2016	Total
				et avant	2013	2014	2015	Total 2013-2015	et après	Total
Machinerie, équipement et outillage										
No :	370002	Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase II	Cap	0	0	0	0	0	0	0
Fiche :	ADM-01		Non cap	1 100	1 099	1 132	0	2 232	0	3 332
R.E./FIN. :	R-827-A		Total	1 100	1 099	1 132	0	2 232	0	3 332
No :	18504	Prestation électronique de services de billettique par Internet - phase I	Cap	433	5 549	1 105	0	6 653	0	7 086
Fiche :	ADM-02		Non cap	348	102	71	0	173	0	520
R.E./FIN. :	R-901-A		Total	781	5 651	1 175	0	6 826	0	7 607
Sous-total				1 881	6 750	2 308	0	9 058	0	10 939
Matériel informatique										
No :	300113	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI 2009-2012)	Cap	8 382	3 723	0	0	3 723	0	12 105
Fiche :	ADM-03		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-110-A		Total	8 382	3 723	0	0	3 723	0	12 105
No :	350008	Migration du progiciel HASTUS à la version 2012	Cap	1 527	3 282	1 394	0	4 677	0	6 203
Fiche :	ADM-04		Non cap	642	499	84	0	583	0	1 225
R.E./FIN. :	R-138-A		Total	2 169	3 781	1 478	0	5 260	0	7 428
No :	350010	Refonte du site Internet	Cap	1 402	698	0	0	698	0	2 101
Fiche :	ADM-05		Non cap	325	170	0	0	170	0	495
R.E./FIN. :	R-127-A		Total	1 727	869	0	0	869	0	2 596
No :	850041	Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements	Cap	1 411	1 386	693	0	2 079	0	3 490
Fiche :	ADM-06		Non cap	50	50	0	0	50	0	100
R.E./FIN. :	R-833-A		Total	1 461	1 436	693	0	2 129	0	3 590
No :	850042	Optimisation de la gestion du temps	Cap	3 563	113	0	0	113	0	3 676
Fiche :	ADM-07		Non cap	209	1 020	0	0	1 020	0	1 229
R.E./FIN. :	R-127-C		Total	3 772	1 133	0	0	1 133	0	4 905
Sous-total				17 512	10 942	2 171	0	13 113	0	30 624
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	100003	Espaces de travail pour la commande centralisée	Cap	0	5 542	38	0	5 580	0	5 580
Fiche :	ADM-08		Non cap	1 172	0	0	0	0	0	1 172
R.E./FIN. :	R-830-A		Total	1 172	5 542	38	0	5 580	0	6 752
No :	100004	Programme d'optimisation et de maintien des espaces de travail	Cap	0	6 079	4 387	0	10 466	0	10 466
Fiche :	ADM-09		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-810-A		Total	0	6 079	4 387	0	10 466	0	10 466
No :	822000	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	Cap	3 551	589	561	0	1 150	0	4 701
Fiche :	ADM-10		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN. :	R-086-A		Total	3 551	589	561	0	1 150	0	4 702
Sous-total				4 723	12 210	4 987	0	17 197	0	21 920
ADMINISTRATIF				20 270	26 961	8 179	0	35 140	0	55 410
				3 845	2 941	1 287	0	4 228	0	8 073
Total				24 115	29 902	9 466	0	39 368	0	63 483

FICHE DE PROJET

ADM-01

Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase II

No de projet : 370002
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-827-A
Programme d'aide : Non admissible

Secteur : Administratif
Catégorie d'actif : Machinerie équipement et outillage
Catégorie de portefeuille : Attirer, développer et mobiliser les talents

Un programme de prévention a été mis sur pied afin de mettre à niveau les machines utilisées à la Société. Pour ce faire, la STM a mandaté une firme-conseil pour l'évaluation de l'état de son parc de 570 machines.

Faisant suite aux recommandations formulées et aussi pour répondre au programme de la CSST de mise en conformité des machines, la STM a approuvé le Projet de mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines – phase I en septembre 2009. Cette première phase ciblait les équipements à haut risque pour une intervention rapide et immédiate.

La phase II du projet consiste à rendre sécuritaire les 361 machines qui ont fait l'objet d'une analyse de risques et qui n'ont pas été corrigées lors de la phase I. Afin d'y parvenir, des modifications et/ou réparations aux 361 machines seront effectuées. De plus, des méthodes de travail sécuritaires pour prévenir les risques résiduels seront implantées. Un catalogue incluant la liste des mesures correctives retenues sera produit afin de suivre l'application des correctifs par le gestionnaire local. De la formation sera donnée aux opérateurs et au personnel d'entretien dans le but de transférer le maintien de la sécurité des machines aux opérations.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	1 100	1 099	1 132	0	0	3 332
Total	1 100	1 099	1 132	0	0	3 332
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 100	1 099	1 132	0	0	3 332
Total	1 100	1 099	1 132	0	0	3 332
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-02

Prestation électronique de services de billettique par Internet - phase I

No de projet : 18504	Secteur : Administratif
No de projet MTQ : En attente d'attribution	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage
No de R.E. / Fin : R-901-A	Catégorie de portefeuille : Améliorer la satisfaction de la clientèle
Programme d'aide : En attente	

Ce projet s'inscrit :

- dans la foulée du déploiement du nouveau système de Vente et perception en 2008;
- dans les objectifs du *Plan stratégique 2020* de la STM;
- dans la démarche des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) pour définir leur vision d'OPUS 2.0.

Il fait suite au succès du projet d'expérimentation de la solution de recharge à distance d'une carte OPUS pour 500 clients de la STM et vise à diversifier l'offre tarifaire (Stratégie 12 du *Plan stratégique 2020*) en mettant en place des services de billettique par Internet, intégrés au système de Vente et perception. Les nouveaux services de billettique offerts visent les clients munis d'un lecteur de carte à puce branché à leur ordinateur personnel et d'une connexion Internet. Les clients pourront utiliser ces services au moment voulu et ce, dans le confort de leur foyer, au bureau ou ailleurs.

Les principaux livrables de ce projet sont :

- l'implantation d'une plate-forme sécuritaire de services de billettique par Internet, répondant aux normes d'accessibilité et disponible 24 heures par jour et 365 jours par année pour l'ensemble des AOT :
 - consultation en ligne du contenu de la carte OPUS;
 - achat de titres de transport en ligne;
 - paiement en ligne par carte de crédit ou débit;
 - émission d'un reçu électronique ou imprimable;
 - informations à la clientèle en ligne;
 - fonctions d'administration, d'exploitation et d'outil de report d'information.
- l'intégration avec le système de Vente et Perception, avec SAP et avec les processus de la STM;
- la mise en place d'un service à la clientèle en commun pour traiter les aspects techniques.

Ces nouvelles technologies de billettique répondront non seulement aux besoins du microsite Internet de cette phase du projet, mais paveront aussi la voie aux besoins futurs prévus au Plan 2020, dont les cartes multi-services, clés USB, téléphones mobiles (NFC), guichets bancaires, etc.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	433	5 549	1 105	0	0	7 086
Non capitalisable	348	102	71	0	0	520
Total	781	5 651	1 175	0	0	7 607
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	781	5 651	1 175	0	0	7 607
Total	781	5 651	1 175	0	0	7 607
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-03

Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI 2009-2012)**No de projet :** 300113**Secteur :** Administratif**No de projet MTQ :** Non applicable**Catégorie d'actif :** Matériel informatique**No de R.E. / Fin :** R-110-A**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs**Programme d'aide :** Non admissible

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information vise le remplacement des équipements et logiciels désuets de façon à assurer une saine gestion des actifs du parc informatique de l'entreprise et à maintenir les équipements et les logiciels à jour. Un plan de remplacement précis est établi chaque année afin de remplacer les composantes désuètes. Ce programme répond aux besoins constants et évolutifs de l'entreprise et réduit les coûts de maintenance des équipements et des logiciels tout en diminuant de façon importante les pannes relatives à ces composantes.

Le parc informatique et l'infrastructure technologique comprennent l'ensemble des postes de travail, les appareils d'impression et les logiciels de bureautique, ainsi que les commutateurs du réseau informatique, les serveurs, les unités de stockage (SAN) et de multiples autres périphériques (unités de sauvegarde, unités d'alimentation, batteries, etc.). Ces technologies sont essentielles au fonctionnement de tous les logiciels et applications administratives et opérationnelles de l'entreprise.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	8 382	3 723	0	0	0	12 105
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	8 382	3 723	0	0	0	12 105
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	8 382	3 723	0	0	0	12 105
Total	8 382	3 723	0	0	0	12 105
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-04

Migration du progiciel HASTUS à la version 2012**No de projet :** 350008**No de projet MTQ :** En attente d'attribution**No de R.E. / Fin :** R-138-A**Programme d'aide :** SOFIL 2 (100 %)**Secteur :** Administratif**Catégorie d'actif :** Matériel informatique**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs

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

HASTUS offre également des modules pour la planification du réseau, la gestion du service sur la route, l'information à la clientèle et l'analyse de la performance. La base de données sous-jacente, facilement accessible à l'aide des outils fournis avec le système, offre une source complète, unique et fiable de l'ensemble des données d'exploitation.

L'objectif du projet de Migration du progiciel HASTUS (2005) à la version 2012 est avant tout d'éviter la désuétude afin de livrer le service à la clientèle STM sans interruption ou panne majeure. De plus, ce projet permettra d'assurer les besoins d'intégration avec le projet iBus, d'améliorer la performance du progiciel et d'offrir des occasions de développements futurs.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 527	3 282	1 394	0	0	6 203
Non capitalisable	642	499	84	0	0	1 225
Total	2 169	3 781	1 478	0	0	7 428
Financement						
Gouvernement provincial	470	1 011	430	0	0	1 911
Gouvernement fédéral	624	1 341	569	0	0	2 534
Agglomération de Montréal	193	415	176	0	0	784
STM	882	1 014	303	0	0	2 199
Total	2 169	3 781	1 478	0	0	7 428
Pourcentage de subvention						70 %

FICHE DE PROJET

ADM-05

Refonte du site Internet

No de projet : 350010
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-127-A
Programme d'aide : Non admissible

Secteur : Administratif
Catégorie d'actif : Matériel informatique
Catégorie de portefeuille : Améliorer la satisfaction de la clientèle

En 1997, l'entreprise s'est dotée d'un site Internet qui reçoit en moyenne 1,2 million de visiteurs par mois, un nombre toujours à la hausse. La technologie du site n'a toutefois pas été modifiée depuis et est maintenant désuète. Les possibilités d'évoluer sont restreintes et, à ce jour, seule une transformation cosmétique de la page d'accueil a été possible.

Le projet de remplacer le site a pour but de répondre à plusieurs objectifs d'affaires dont l'amélioration du service à la clientèle, de la performance et de l'image de marque de la STM.

La refonte du site Internet consiste à la mise en place d'une nouvelle technologie, dont un gestionnaire de contenus pour la conception et la mise à jour dynamique du site. Ce projet rendra le site plus ergonomique, optimisera sa gestion et répondra aux normes d'accessibilité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 402	698	0	0	0	2 101
Non capitalisable	325	170	0	0	0	495
Total	1 727	869	0	0	0	2 596
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 727	869	0	0	0	2 596
Total	1 727	869	0	0	0	2 596
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-06

Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements**No de projet :** 850041**Secteur :** Administratif**No de projet MTQ :** Non applicable**Catégorie d'actif :** Matériel informatique**No de R.E. / Fin :** R-833-A**Catégorie de portefeuille :** Améliorer davantage la performance**Programme d'aide :** Non admissible

Le projet consiste à implanter les modules de SAP pour la gestion de projets.

Dans une première phase, cette implantation amènera des améliorations dans la gestion des projets de la division Ingénierie des infrastructures, tels que le suivi des coûts complets et des activités, la planification des ressources et des échéanciers, l'ordonnancement des activités et le suivi de l'avancement des travaux.

Dans une deuxième phase, l'implantation de ces modules répondra aux besoins croissants de la direction Budget et investissements. Elle permettra de disposer d'un système de suivi financier pour l'ensemble des projets de l'entreprise et assurera le suivi des coûts, du financement et des subventions.

De plus, cette solution offre l'avantage d'être pleinement intégrée au système d'entreprise et ainsi assurer une intégrité des données et une uniformisation des systèmes.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 411	1 386	693	0	0	3 490
Non capitalisable	50	50	0	0	0	100
Total	1 461	1 436	693	0	0	3 590
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 461	1 436	693	0	0	3 590
Total	1 461	1 436	693	0	0	3 590
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-07

Optimisation de la gestion du temps

No de projet : 850042
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-127-C
Programme d'aide : Non admissible

Secteur : Administratif
Catégorie d'actif : Matériel informatique
Catégorie de portefeuille : Améliorer davantage la performance

Ce projet vise l'optimisation des processus et outils soutenant les activités transversales de la section de la Gestion salariale avec l'ensemble des employés et gestionnaires de la STM.

Il consiste à mettre en place des outils de gestion et de contrôle du temps travaillé intégrés, adaptés aux réalités opérationnelles et aux exigences de contrôle de la STM afin d'avoir une donnée unique, de qualité et disponible dans les délais requis.

La première livraison de ce projet inclut la mise en place du bulletin de paie électronique, tant pour réduire l'utilisation du papier qu'éliminer un processus lourd et risqué, et l'implantation du libre-service employé et gestionnaire. Cette évolution améliorera l'efficacité des services de la paie et des ressources humaines tout en réduisant les coûts dans un contexte vert.

La deuxième livraison inclut la mise en place d'une feuille de temps électronique intégrée à SAP afin d'éliminer la double saisie, d'améliorer les contrôles et de rendre disponible la donnée pour les systèmes de suivi de projets. Elle inclura également l'instauration d'un processus d'approbation électronique des feuilles de temps, facilitant ainsi le contrôle et la validation des heures payées.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 563	113	0	0	0	3 676
Non capitalisable	209	1 020	0	0	0	1 229
Total	3 772	1 133	0	0	0	4 905
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 772	1 133	0	0	0	4 905
Total	3 772	1 133	0	0	0	4 905
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-08

Espaces de travail pour la commande centralisée**No de projet :** 100003**No de projet MTQ :** Non applicable**No de R.E. / Fin :** R-830-A**Programme d'aide :** Non admissible**Secteur :** Administratif**Catégorie d'actif :** Patrimoine immobilier et infrastructures**Catégorie de portefeuille :** Maintenir les actifs

En 2012, la STM a déménagé son centre de contrôle du métro et implanté un nouveau système d'exploitation, appelée commande centralisée.

La croissance du personnel requis pour supporter ce nouveau système d'exploitation ainsi que le déplacement des équipes de soutien vers le nouveau site du système nécessitent l'aménagement de postes de travail localisés à proximité du nouveau centre de contrôle et du laboratoire d'intégration. De plus, les nouveaux équipements requièrent l'installation de laboratoires informatiques et d'un centre de développement pour tester les systèmes, les logiciels et les équipements de la commande centralisée, ainsi que de l'espace de rangement pour les pièces de rechange.

La réalisation de ces aménagements permettra à l'équipe de soutien à la commande centralisée de répondre promptement aux événements et ainsi minimiser les impacts sur le service.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	5 542	38	0	0	5 580
Non capitalisable	1 172	0	0	0	0	1 172
Total	1 172	5 542	38	0	0	6 752
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 172	5 542	38	0	0	6 752
Total	1 172	5 542	38	0	0	6 752
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-09

Programme d'optimisation et de maintien des espaces à bureaux

No de projet : 100004
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-810-A
Programme d'aide : Non admissible

Secteur : Administratif
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Attirer, développer et mobiliser les talents

Ce programme consiste à maintenir, à réaménager ou à optimiser des espaces de travail occupés et à aménager de nouveaux espaces loués pour maintenir les actifs de la STM. Les travaux couvrent les postes de travail (composés de mobilier, chaise, partition, huche et classeur), les aires communes, les salles, les espaces de classement et de rangement, ainsi que le revêtement de sol et des murs aux principaux endroits suivants : la Place Bonaventure, les Centres de transport et le Plateau Youville. À la Place Bonaventure, endroit qui représente la majorité des sommes à investir, l'aménagement et le mobilier actuellement utilisé datent de 1993.

(en milliers de dollars)	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Total	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

ADM-10

Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

No de projet : 822000
No de projet MTQ : Non applicable
No de R.E. / Fin : R-086-A
Programme d'aide : Non admissible

Secteur : Administratif
Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures
Catégorie de portefeuille : Maintenir les actifs

La venue de Transgesco s.e.c. a permis de créer la filiale Métrocom s.e.c. dont le mandat est de développer de nouveaux espaces commerciaux dans le métro et de voir à rénover les espaces existants. L'entente qui lie la STM à Transgesco/Métrocom s.e.c. stipule que la STM est responsable des frais qui touchent le brut des services, soit l'alimentation d'eau et son évacuation, les systèmes de protection-incendie (gicleurs et alarme incendie) et l'alimentation électrique. Elle identifie aussi la STM comme responsable de la mise à niveau de ces différents systèmes lorsque Métrocom s.e.c. fait procéder à la construction de nouveaux espaces ou lorsqu'elle procède à la rénovation d'espaces commerciaux existants.

Ce projet concerne donc la construction de nouvelles haltes commerciales et la mise à niveau du brut des services des espaces commerciaux existants.

La construction de nouvelles haltes commerciales permet d'augmenter les revenus commerciaux de la STM. De plus, ces nouvelles haltes et la rénovation de haltes existantes améliorent l'aspect des stations, rendent l'expérience client plus agréable et augmentent le sentiment de sécurité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2012 et avant	2013	2014	2015	2016 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 551	589	561	0	0	4 701
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 551	589	561	0	0	4 701
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 551	589	561	0	0	4 701
Total	3 551	589	561	0	0	4 701
Pourcentage de subvention						0 %

ANNEXES

Annexe A

PROJETS À L'ÉTUDE

Les projets figurant dans cette section sont soit des projets à l'étude, soit des projets n'ayant pas été évalués, priorisés ou autorisés. Ces projets seront assujettis au processus de gestion de portefeuille de projets (intrants) au moment opportun; les montants présentés sont donc préliminaires.

Le montant prévu au cours des trois prochaines années est de 515,2 millions de dollars, réparti parmi les principaux projets suivants :

	2013 à 2015	Total projet
➤ Modifications des ateliers et des équipements Métro - voitures de métro MPM-10 (Rempl. MR-73)	174,7 M \$	637,0 M \$
➤ Reconstruction du centre de transport Saint-Denis	64,4 M \$	219,8 M \$
➤ Service Rapide par Bus SauvÉ / Côte-Vertu	52,6 M \$	52,8 M \$
➤ Locaux administratifs : réfection de l'enveloppe du bâtiment – horizon 10 ans	24,9 M \$	24,9 M \$
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus - phase II	19,8 M \$	33,3 M \$
➤ Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	18,8 M \$	24,2 M \$
➤ Réaménagement de l'intérieur et de l'enveloppe du 2000 Berri, et des protections anti-sismiques	16,4 M \$	27,4 M \$
➤ Vente et perception – horizon 10 ans	16,1 M \$	36,8 M \$
➤ Intégration opérationnelle des bus 2012 et après – horizon 10 ans	12,5 M \$	20,5 M \$
➤ Autres projets à l'étude	115,1 M \$	1 049,3 M \$
Total des projets à l'étude	515,2 M \$	2 126,0 M \$

Annexe B

LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE

(en milliers de dollars)				2012 et avant	2013	2014	2015	Total 2013-2015	2016 et après	Total
SECTEUR RÉSEAU DES BUS										
Machinerie, équipement et outillage										
No :	3334	Centre de transport Saint-Denis : vérins à pneu	Cap	31	358	0	0	358	0	389
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	31	358	0	0	358	0	389
No :	3335	Centre de transport Mont-Royal : vérins à pneu	Cap	31	358	0	0	358	0	389
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	31	358	0	0	358	0	389
No :	3469	Centre de transport Anjou : produits pétroliers et ICAF	Cap	0	0	101	0	101	1 421	1 522
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	101	0	101	1 421	1 522
No :	3761	Centre de transport Mont-Royal : remplacement du vérin vapeur	Cap	0	0	485	0	485	0	485
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	485	0	485	0	485
No :	3775	Centre de transport Legendre : remplacement des réservoirs diesel	Cap	0	68	916	0	984	0	984
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	68	916	0	984	0	984
No :	3778	Programme de remplacement de compresseurs : divers centres de transport, Usine Crémazie et Plateau Youville	Cap	0	49	652	0	701	0	701
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	49	652	0	701	0	701
No :	850007	Conception et production d'outillage spécialisé pour bus à plancher surbaissé (APS) - horizon 10 ans	Cap	0	1 068	564	595	2 227	4 920	7 147
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	1 068	564	595	2 227	4 920	7 147
No :	850021	Divers centres de transport - équipements de levage - horizon 10 ans	Cap	0	4 479	2 269	4 150	10 898	4 656	15 554
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	4 479	2 269	4 150	10 898	4 656	15 554
No :	850045-2	Transport adapté - Exploitation temps réel ACCES (EXTRA) - phase II	Cap	672	2 559	5 271	2 714	10 544	0	11 216
			Non cap	0	346	712	367	1 425	0	1 425
			Total	672	2 904	5 983	3 081	11 969	0	12 641
No :	850053	Gestion des pneus des bus	Cap	0	0	100	500	600	500	1 100
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	100	500	600	500	1 100
			Sous-total	733	9 285	11 070	8 327	28 681	11 496	40 911
Matériel roulant										
No :	851112	Intégration opérationnelle des bus 2012 et après - horizon 10 ans	Cap	192	1 592	1 302	1 401	4 295	2 106	6 593
			Non cap	436	2 370	2 681	3 107	8 158	5 352	13 946
			Total	628	3 962	3 982	4 509	12 453	7 458	20 539
No :	851503	Nouveau centre de transport dédié aux trolleybus - relocalisation du Centre de transport Mont-Royal	Cap	0	0	0	0	0	237 010	237 010
			Non cap	0	0	0	700	700	1 671	2 371
			Total	0	0	0	700	700	238 681	239 381
			Sous-total	628	3 962	3 982	5 209	13 153	246 139	259 920

LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE (suite)

(en milliers de dollars)				2012 et avant	2013	2014	2015	Total 2013-2015	2016 et après	Total
SECTEUR RÉSEAU DES BUS										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	3270	Ateliers Villeray : conversion d'un local en chambre à peinture	Cap	0	49	655	0	704	0	704
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	49	655	0	704	0	704
No :	350003	Aménagement du terminus Dorval	Cap	5	15	6 633	3 183	9 831	3 196	13 032
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	5	15	6 633	3 183	9 831	3 196	13 032
No :	350004	Aménagement du terminus Radisson	Cap	74	686	19	0	705	0	779
			Non cap	26	177	24	25	225	225	476
			Total	100	863	43	25	930	225	1 255
No :	3773	Ateliers Villeray : mise à niveau complète de l'éclairage	Cap	0	68	916	0	984	0	984
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	68	916	0	984	0	984
No :	3777	Centres de transport Anjou, Legendre et autres : aménagement des locaux et / ou vestiaires pour les employé(e)s	Cap	0	128	2 582	0	2 711	0	2 711
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	128	2 582	0	2 711	0	2 711
No :	529994	Reconstruction du Centre de transport Saint-Denis	Cap	0	11 745	26 836	24 466	63 047	154 609	217 656
			Non cap	612	44	1 268	16	1 328	201	2 141
			Total	612	11 789	28 103	24 482	64 375	154 811	219 797
No :	625007	Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	Cap	160	177	1 966	16 641	18 784	5 259	24 203
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	160	177	1 966	16 641	18 784	5 259	24 203
No :	625010	Signalétique	Cap	654	1 580	1 490	1 535	4 606	4 887	10 147
			Non cap	279	0	0	0	0	0	279
			Total	934	1 580	1 490	1 535	4 606	4 887	10 426
No :	625011	Aménagement du terminus Lionel-Groulx - phase II	Cap	0	0	0	180	180	34 258	34 438
			Non cap	0	0	0	175	175	476	651
			Total	0	0	0	355	355	34 734	35 089
No :	8350001	Programme de mesures préférentielles pour bus - phase II	Cap	0	7 537	9 396	2 852	19 784	13 521	33 306
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	7 537	9 396	2 852	19 784	13 521	33 306
No :	851201	Service Rapide par Bus (SRB) Sauvė / Côte-Vertu	Cap	206	52 587	0	0	52 587	0	52 792
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	206	52 587	0	0	52 587	0	52 792
			Sous-total	1 810	22 206	51 785	49 073	123 064	216 633	341 507
RÉSEAU DES BUS			Cap	2 023	85 103	62 153	58 218	205 474	466 343	673 841
			Non cap	1 354	2 937	4 684	4 390	12 011	7 925	21 290
			Total	3 377	88 040	66 838	62 608	217 486	474 268	695 131

LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE (suite)

(en milliers de dollars)				2012 et avant	2013	2014	2015	Total 2013-2015	2016 et après	Total
SECTEUR RÉSEAU DU MÉTRO										
Machinerie, équipement et outillage										
No :	221897	Remplacement des lampes incandescentes	Cap	105	683	438	525	1 645	0	1 750
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	105	683	438	525	1 645	0	1 750
No :	721883	Réseau du métro : remplacement de la plate-forme de lavage des radiers	Cap	211	1 289	0	0	1 289	0	1 500
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	211	1 289	0	0	1 289	0	1 500
No :	850025	Réno-Systèmes - phase IV	Cap	0	0	0	5 600	5 600	594 400	600 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	5 600	5 600	594 400	600 000
			Sous-total	316	1 971	438	6 125	8 533	594 400	603 250
Matériel roulant										
No :	7731815	Remplacement des véhicules de travaux	Cap	58	279	9 341	72	9 692	0	9 750
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	58	279	9 341	72	9 692	0	9 750
			Sous-total	58	279	9 341	72	9 692	0	9 750
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	1531	Plateau Youville : sécurisation des bâtiments	Cap	0	0	0	345	345	2 697	3 042
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	345	345	2 697	3 042
No :	230008	Modifications des ateliers et des équipements Métro - voitures de métro MPM-10 (Rempl. des MR-73)	Cap	0	7 580	20 781	146 354	174 716	462 316	637 032
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	7 580	20 781	146 354	174 716	462 316	637 032
No :	3470	Sous-station Legendre : remplacement des cellules de disjoncteur 600V	Cap	0	62	838	0	900	0	900
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	62	838	0	900	0	900
No :	3655	Stations Castelnau et Berri-UQAM, arrière gares Honoré-Beaugrand et Longueuil : réfection des systèmes FireCycle	Cap	0	255	3 328	0	3 583	0	3 583
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	255	3 328	0	3 583	0	3 583
No :	3774	Mise à niveau des systèmes de climatisation des loges du réseau du métro	Cap	0	68	916	0	984	0	984
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	68	916	0	984	0	984
No :	850017	Plateau Youville : sécurisation des bâtiments - horizon 10 ans	Cap	0	0	9 841	1 804	11 645	10 874	22 519
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	9 841	1 804	11 645	10 874	22 519
			Sous-total	0	7 965	35 704	148 503	192 172	475 887	668 060
RÉSEAU DU MÉTRO			Cap	374	10 216	45 483	154 700	210 398	1 070 287	1 281 060
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	374	10 216	45 483	154 700	210 398	1 070 287	1 281 060

LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE (suite)

<i>(en milliers de dollars)</i>				2012	2013	2014	2015	Total	2016	Total
				et avant				2013-2015	et après	
SECTEUR ADMINISTRATIF										
Machinerie, équipement et outillage										
No :	162051	Entrepôt de données pour Vente et perception	Cap	0	1 362	127	0	1 490	0	1 490
			Non cap	0	12	81	0	94	0	94
			Total	0	1 375	208	0	1 583	0	1 583
No :	450001	Loges service à la clientèle	Cap	0	1 469	375	0	1 844	0	1 844
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	1 469	375	0	1 844	0	1 844
No :	850004	Vente et perception - horizon 10 ans	Cap	0	2 000	4 400	4 900	11 300	18 700	30 000
			Non cap	478	1 500	1 300	2 000	4 800	1 500	6 778
			Total	478	3 500	5 700	6 900	16 100	20 200	36 778
			Sous-total	478	6 344	6 283	6 900	19 527	20 200	40 205
Matériel informatique										
No :	850019	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) - horizon 10 ans	Cap	0	0	3 027	3 027	6 054	21 189	27 243
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	3 027	3 027	6 054	21 189	27 243
No :	850036	Téléphonie IP ou remplacement Centrex de Bell	Cap	197	946	116	0	1 062	0	1 258
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	197	946	116	0	1 062	0	1 258
No :	850039	Gestion électronique des documents	Cap	80	100	200	200	500	100	680
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	80	100	200	200	500	100	680
No :	850044	Gestion des stocks et des achats (SAP MM)	Cap	0	400	2 100	2 000	4 500	0	4 500
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	400	2 100	2 000	4 500	0	4 500
No :	850046	Système d'information policière - phases I et II	Cap	0	150	100	0	250	200	450
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	150	100	0	250	200	450
No :	850054	Refonte de la plateforme géomatique	Cap	0	0	600	800	1 400	0	1 400
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	600	800	1 400	0	1 400
No :	850055	Chaîne logistique - relations avec les fournisseurs	Cap	0	0	200	1 000	1 200	1 000	2 200
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	200	1 000	1 200	1 000	2 200
No :	850056	Chaîne logistique - gestion des entrepôts	Cap	0	0	0	200	200	2 000	2 200
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	200	200	2 000	2 200
No :	850057	Amélioration - gestion de la main-d'œuvre - phase II	Cap	0	500	400	1 700	2 600	1 300	3 900
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	500	400	1 700	2 600	1 300	3 900
No :	851202	SAP PM - PROPRES	Cap	465	223	0	0	223	0	688
			Non cap	278	40	0	0	40	0	318
			Total	743	263	0	0	263	0	1 006
No :	851301	Mise à jour de Windows et MS client	Cap	0	500	500	0	1 000	0	1 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	500	500	0	1 000	0	1 000

LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE (suite)

(en milliers de dollars)				2012	2013	2014	2015	Total	2016	Total
				et avant				2013-2015	et après	
SECTEUR ADMINISTRATIF (SUITE)										
Matériel informatique										
No :	851302	Mise à jour de la suite Office et logiciels complémentaires	Cap	0	600	600	0	1 200	0	1 200
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	600	600	0	1 200	0	1 200
No :	851303	Programme d'entretien périodique des applications (PEPDA)	Cap	0	300	300	300	900	0	900
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	300	300	300	900	0	900
No :	851304	Écran d'affichage dynamique	Cap	0	600	0	0	600	0	600
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	600	0	0	600	0	600
No :	851401	Archivage de l'entreprise	Cap	0	0	500	900	1 400	0	1 400
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	500	900	1 400	0	1 400
No :	851402	Optimisation de la gestion du temps - phase II	Cap	0	0	500	500	1 000	0	1 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	500	500	1 000	0	1 000
No :	851403	SAP PS - phase III	Cap	0	0	400	400	800	400	1 200
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	400	400	800	400	1 200
No :	851501	Planification et gestion de la production à l'usine	Cap	0	0	0	100	100	3 000	3 100
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	100	100	3 000	3 100
No :	851502	Automatisation de la distribution de travail aux commis et CO	Cap	0	0	0	350	350	350	700
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	350	350	350	700
			Sous-total	1 020	4 359	9 543	11 477	25 379	29 539	55 937
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	2140	Réaménagement intérieur et de l'enveloppe du 2000 Berri, et des protections anti-sismiques	Cap	0	1 287	2 498	12 659	16 443	10 923	27 365
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	1 287	2 498	12 659	16 443	10 923	27 365
No :	3064	Tour GR : réfection partielle de la salle mécanique et divers travaux de plomberie générale	Cap	0	75	1 014	0	1 089	0	1 089
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	75	1 014	0	1 089	0	1 089
No :	850003	Locaux administratifs : réfection de l'enveloppe du bâtiment - horizon 10 ans	Cap	0	1 287	12 659	10 923	24 868	0	24 868
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	1 287	12 659	10 923	24 868	0	24 868
			Sous-total	0	2 648	16 170	23 581	42 399	10 923	53 322
ADMINISTRATIF			Cap	742	11 799	30 615	39 958	82 372	59 162	142 275
			Non cap	756	1 552	1 381	2 000	4 934	1 500	7 189
			Total	1 498	13 351	31 996	41 958	87 305	60 662	149 465
GRAND TOTAL STM - PROJETS À L'ÉTUDE			Cap	3 139	107 117	138 251	252 876	498 244	1 595 792	2 097 176
			Non cap	2 110	4 489	6 066	6 390	16 945	9 425	28 480
			Total	5 249	111 606	144 317	259 266	515 189	1 605 217	2 125 655

Annexe C

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

L'implantation de pratiques de bonne gestion financière est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et permettent d'amener l'ensemble des gestionnaires à un niveau supérieur de maîtrise de gestion des fonds publics.

Vous trouverez ci-dessous les principales pratiques de gestion présentement en vigueur. Ces dernières sont ou seront appuyées par une politique, une directive sectorielle ou un guide.

1. DIRECTIVE EN MATIÈRE DE CAPITALISATION

IMMOBILISATIONS (DS FIN 001, RÉVISÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011) (VOIR ANNEXE D)

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.

Celle-ci s'inspire des normes de «saine pratique comptable» et, plus particulièrement, des principes comptables généralement reconnus (PCGR) en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le MAMROT. Pour plus d'information, l'intégralité de cette directive est jointe à la section suivante.

2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

GESTION DES OPÉRATIONS DE TRÉSORERIE (PC 3.07, ADOPTÉE LE 4 MAI 2011)

La Direction exécutive Finances et contrôle a élaboré une politique corporative sur la gestion des opérations de trésorerie. Cette politique a pour objectif de préciser l'encadrement des opérations de trésorerie, de fournir des principes clairs afin de développer une stratégie de gestion appropriée et de préciser les responsabilités des différents intervenants. Cette politique a trois volets :

a. La gestion de la dette (DS FIN 004, adoptée le 4 mai 2011)

Stratégies de financement à court et à long terme par lesquelles la Société finance ses opérations courantes ainsi que ses dépenses pour le maintien, le développement et le remplacement de ses infrastructures. La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée au sujet du ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiée au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 et 10 % et le seuil critique est de 16 %.

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS (suite)

b. La gestion des placements (DS FIN 005, adoptée le 4 mai 2011)

Investissements à court terme et à long terme effectués par la Société pour optimiser le rendement de ses excédents d'encaisse et pour s'assurer de disposer des sommes nécessaires au remboursement de ses dettes (fonds d'amortissement).

c. La gestion des risques financiers (DS FIN 006, adoptée le 4 mai 2011)

Stratégies mises en place pour atténuer les principaux risques financiers généralement associés au processus d'approvisionnement de la STM et à ses activités de trésorerie.

SAINE GESTION DES DÉPENSES

a. Réduction des dépenses

La STM continuera d'exercer un contrôle serré de ses coûts. Pour appuyer ses efforts, elle a choisi d'améliorer en priorité sa performance financière et d'optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité. Soucieuse de s'améliorer constamment, elle a mis sur pied une fonction contrôle dont la responsabilité est d'assurer que les contrôles internes financiers, budgétaires et de conformité à la STM soient appropriés et fiables en mettant en place un programme de certification des contrôles internes.

b. Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation

La STM a décidé également d'alléger son processus décisionnel afin de réduire les délais administratifs. En réévaluant ses processus, activités et façons de faire, elle compte optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité en mobilisant les employés autour d'enjeux comme la planification des besoins en main-d'œuvre, l'information de gestion et la disponibilité du matériel.

c. Gestion contractuelle (PC 4.09, adoptée le 3 novembre 2010)

La politique de gestion contractuelle instaure les mesures exigées en vertu de l'article 103.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et vise à assurer un degré élevé de transparence et une saine gestion des contrats au sein de la Société. Par cette politique, la Société instaure une série de mesures visant à :

- assurer que tout soumissionnaire ou l'un de ses représentants n'a pas communiqué ou tenté de communiquer avec un des membres du comité de sélection dans le but de l'influencer relativement à la demande de soumissions pour laquelle il a présenté une soumission;
- favoriser le respect des lois applicables qui combattent le truquage des offres;
- assurer le respect de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* (L.R.Q., c. T- 11.011) et du *Code de déontologie des lobbyistes* (L.R.Q., c. T-11.011, r.0.2) adopté sous l'égide de cette loi;
- prévenir les gestes d'intimidation, de trafic d'influence ou de corruption;
- prévenir les situations de conflit d'intérêts;
- prévenir toute autre situation susceptible de compromettre l'impartialité et l'objectivité du processus de demande de soumissions et de la gestion du contrat qui en résulte;
- encadrer la prise de toute décision qui a pour effet d'autoriser la modification d'un contrat.

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS (suite)

La politique de gestion contractuelle s'applique à tout contrat de la Société sans égard au montant de la dépense et quel que soit le processus d'acquisition applicable.

Cette politique lie les membres du conseil d'administration de la Société, les membres de ses comités, les membres du personnel de la Société et l'ensemble des intervenants internes ou externes prenant part dans un processus d'acquisition de la Société.

d. Guide d'acquisition (2011)

Les processus d'acquisition à la Société semblent parfois compliqués. Il importe de comprendre que cette complexité apparente se justifie par le fait que la STM est une entreprise publique évoluant dans un cadre légal rigoureux. Nos processus d'acquisition sont définis par :

- l'Assemblée nationale, avec la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S 30.01) qui institue la Société et qui énonce l'ensemble de ses droits, pouvoirs et modalités d'acquisition de biens et services;
- le conseil d'administration de la Société, avec le Règlement R-062 adopté le 8 juillet 2009 qui fixe les règles de régie interne et les paramètres gouvernant la prise de décision; le Règlement R-009 adopté le 17 février 2011, qui autorise avec la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société par les gestionnaires et détermine la personne autorisée à signer les ententes écrites avec les fournisseurs; avec le Règlement R-091-1, portant sur le contrôle et le suivi budgétaire de la Société, et qui détermine les règles à suivre avant qu'une dépense contractuelle ne soit engagée; et la Politique corporative sur la gestion contractuelle (PC 4.09);
- le directeur général de la Société, avec la Politique générale PG 1.02 adoptée le 21 juillet 2011 qui fixe les règles de délégation de pouvoirs d'autorisation de dépenses aux gestionnaires.

Ces six documents visent à assurer l'équité, l'intégrité, la transparence et l'accessibilité aux marchés, à accroître la concurrence dans les processus d'attribution de contrats ainsi qu'à obtenir des biens et services au meilleur prix. Les employés participant à ce type de démarche doivent aussi respecter les normes prescrites par le Code d'éthique de la Société. Tout employé de la Société ou membre de son conseil d'administration qui, sciemment, accorde un contrat à un fournisseur sans en respecter les règles peut être tenu personnellement responsable.

e. Code d'éthique (adopté le 6 avril 2011)

La STM s'est dotée d'un Code d'éthique afin d'y inclure de nouvelles mesures qui renforcent certaines dispositions. Ces modifications serviront à mieux outiller les employés et à instaurer avec eux un dialogue continu concernant les questions d'éthique.

f. Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité

Afin de suivre la performance et de faciliter la prise de décision, la STM poursuivra sa démarche de doter tous ses secteurs d'activité d'outils de gestion, tels que des tableaux de bord et des indicateurs.

g. Gestion des risques

Afin d'atteindre les objectifs de son *Plan stratégique 2020*, la STM a mis sur pied une nouvelle fonction dont la mission première sera de sensibiliser les diverses entités de l'entreprise à la gestion des risques et d'obtenir leur engagement à l'égard du renforcement de la performance en fonction des cibles établies des prochaines années.

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS (suite)

3. GESTION DE L'INFORMATION (PC 5.02, ADOPTÉE LE 6 JUILLET 1989)

La Société considère la ressource informationnelle au même titre que les ressources humaines, les ressources financières ou les ressources matérielles qu'elle a la responsabilité de gérer dans la poursuite de ses activités. La Société reconnaît par conséquent le bien-fondé de règles relatives à la création, l'acquisition, l'utilisation, la conservation, la protection et la diffusion de l'information dont elle dispose, quel que soit le support d'information utilisé. Les principes sont :

- l'information est publique, sous réserve de restrictions prévues par la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*;
- la Société reconnaît l'information à titre de ressource ayant une valeur administrative et légale, orientée vers la prise de décision;
- l'information doit être gérée de façon à la rendre rapidement accessible au personnel de la Société dans l'exercice de leurs fonctions ainsi qu'à toute personne qui y a droit;
- l'information essentielle et l'information confidentielle doivent pouvoir être identifiées et faire l'objet de mesures de traitement particulières;
- la Société désire que s'exerce un contrôle des coûts associés à la création, la manipulation et la conservation de l'information.

4. PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PC 1.13, ADOPTÉE LE 5 MAI 2010)

En faisant la promotion du développement durable, la STM assure son leadership en ce domaine et incite son personnel, sa clientèle ainsi que la population en général à adopter des comportements de plus en plus responsables sur les plans environnemental, social et économique.

5. AUTRES PRATIQUES AFFECTANT LA GESTION FINANCIÈRE

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, le *Guide des meilleures pratiques en entretien des infrastructures* et la *Politique sur la protection de l'environnement*.

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

Annexe D

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

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 découle des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des normes comptables pour le secteur public qui sont contenues dans le *Manuel de comptabilité pour le secteur public* publié par l'Institut canadien des comptables agréés (l'« ICCA ») et du *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

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

3.0 CRITÈRES DE CAPITALISATION À TITRE D'IMMOBILISATION

L'Annexe 2 à cette directive présente un tableau permettant de déterminer si une dépense peut être comptabilisée à titre d'immobilisation. De manière générale, la Société comptabilise à titre d'immobilisation un bien ayant une existence matérielle ou un logiciel qui répond à tous les critères suivants :

- a. Il a été acquis, construit, développé, amélioré ou mis en valeur en vue d'être utilisé de façon durable, soit une **durée de vie** utile supérieure à trois (3) ans; ET
- b. Il procure des **avantages économiques futurs**, c'est-à-dire qu'il est destiné à être utilisé pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société et qu'il n'est pas destiné à être vendu dans le cours normal des activités de la Société. Dans le cas d'un ajout à une immobilisation existante, il a pour effet d'augmenter sa durée d'utilisation originelle ou d'accroître sa capacité de service; ET
- c. Il répond à l'une des trois conditions suivantes relatives au coût :
 - i. Son **coût** unitaire est égal ou supérieur à 10 000 \$; OU
 - ii. Il est acquis en même temps que plusieurs biens identiques dont la **valeur totale** de l'ensemble est égale ou supérieure à 75 000 \$; OU
 - iii. Il est acquis dans le cadre d'un regroupement d'actifs dont la **valeur totale** est égale ou supérieure à 75 000 \$. Est considéré comme regroupement d'actifs l'ensemble des items ou des coûts nécessaires pour rendre fonctionnel un bien ou un système.

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

3.1 Exceptions

La Société comptabilise à titre d'immobilisation tous les terrains, les véhicules immatriculés et les ordinateurs, quelque soit leur coût unitaire.

La Société comptabilise également à titre d'immobilisation les œuvres d'art et les actifs subventionnés qui respectent les critères 3.0 a) et b) sans toutefois respecter le critère de coût. Ces actifs sont cependant amortis complètement dans l'année d'acquisition.

3.2 Exclusion

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

3.3 Particularité concernant les contrats de location-acquisition

L'actif financé par un contrat de location-acquisition est capitalisable lorsque, selon les termes du bail, les avantages et les risques rattachés à sa propriété sont transférés à la Société.

3.4 Particularités concernant les conditions de capitalisation dans le cadre d'un projet

En plus des critères présentés précédemment, il faut considérer des éléments supplémentaires en situation de projet. L'Annexe 3 présente les différentes phases inhérentes au déroulement d'un projet et précise à quel moment certaines dépenses peuvent être traitées comme des immobilisations.

3.5 Radiation des immobilisations

Lors de la vente, la destruction, le vol, la perte, la mise au rancart ou l'expropriation d'une immobilisation, le coût d'acquisition et l'amortissement cumulé de ce bien doivent être radiés des livres de la Société.

4.0 ÉVALUATION DU COÛT DES IMMOBILISATIONS

Le coût des immobilisations 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.

Lorsqu'il y a plusieurs composantes autonomes de l'immobilisation ou d'un projet qui sont mises en service à des dates différentes, il faut s'assurer de cumuler séparément les coûts pour chacune de ces composantes.

L'Annexe 4 présente une liste non exhaustive des frais pouvant être inclus dans le coût d'une immobilisation, ainsi que quelques exemples spécifiques applicables dans un contexte de projet.

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

5.0 PRÉSENTATION DANS LES ÉTATS FINANCIERS

La Société présente ses immobilisations à l'état de la situation financière (bilan) ainsi qu'en note complémentaire aux états financiers selon les grandes catégories décrites à l'Annexe 5. Les immobilisations sont présentées à l'état de la situation financière au coût amorti.

6.0 MÉTHODE D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

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 lors de la mise en service de l'immobilisation. L'Annexe 5 établit la durée de vie maximale recommandée par catégorie d'immobilisations, mais ne doit pas se substituer à la durée de vie prévue si elle est inférieure.

Les immobilisations en cours ne sont pas amorties. Lorsque le bien commence à être utilisé, l'immobilisation est transférée vers la catégorie finale appropriée et commence à être amortie.

Exception pour les terrains: Les terrains ont normalement une durée de vie illimitée et ne sont pas amortis.

7.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

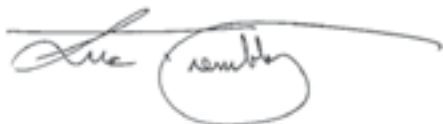
L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par la section Comptabilité financière relevant de la direction Gestion financière et encadrement de systèmes sous la Direction exécutive Finances et contrôle.

8.0 RÉFÉRENCES

Manuel de la présentation de l'information financière municipale.

Normes comptables pour le secteur public – Collection Normes et recommandation de l'ICCA.

APPROUVÉE PAR:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Tremblay', with a circular stamp or mark below it.

Luc Tremblay, CPA, CA

Trésorier et directeur exécutif
Finances et contrôle

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

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 qui permettent d'accroître le potentiel de service d'une immobilisation par rapport au potentiel originel. Le potentiel de service est accru lorsque l'on peut mesurer l'un ou l'autre des éléments suivants :

- une augmentation de la capacité de service;
- une augmentation de la durée de vie utile;
- une réduction des frais d'exploitation afférents;
- une amélioration de la valeur économique et de la qualité 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.

BUREAU DE PROJET

Structure de gestion indépendante mise en place pour la planification, la gestion et le suivi d'un projet majeur. Un bureau de projet a du personnel dédié au projet et détaché des activités courantes de la STM.

COÛT D'ACQUISITION D'UNE IMMOBILISATION

Le coût d'acquisition d'une immobilisation est l'ensemble des coûts directement engagés pour l'acquisition, la construction, le développement, la mise en valeur ou l'amélioration de la valeur d'un actif immobilisé (voir annexe 4). Par contre, on ne considère pas les frais généraux d'administration ou toutes portions de frais fixes comme un coût directement engagé pour l'acquisition d'une immobilisation.

ENTRETIEN ET RÉPARATION

Coûts engagés pour le maintien du potentiel de service de l'immobilisation. Ces dépenses sont imputées aux activités de fonctionnement et ne font pas partie du coût 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.

Une amélioration à une immobilisation qui est en service n'est pas considérée comme une immobilisation en cours de construction; les coûts doivent donc être capitalisés à l'immobilisation finale dès qu'ils sont encourus.

PROJET MAJEUR

Un projet majeur est un projet dont :

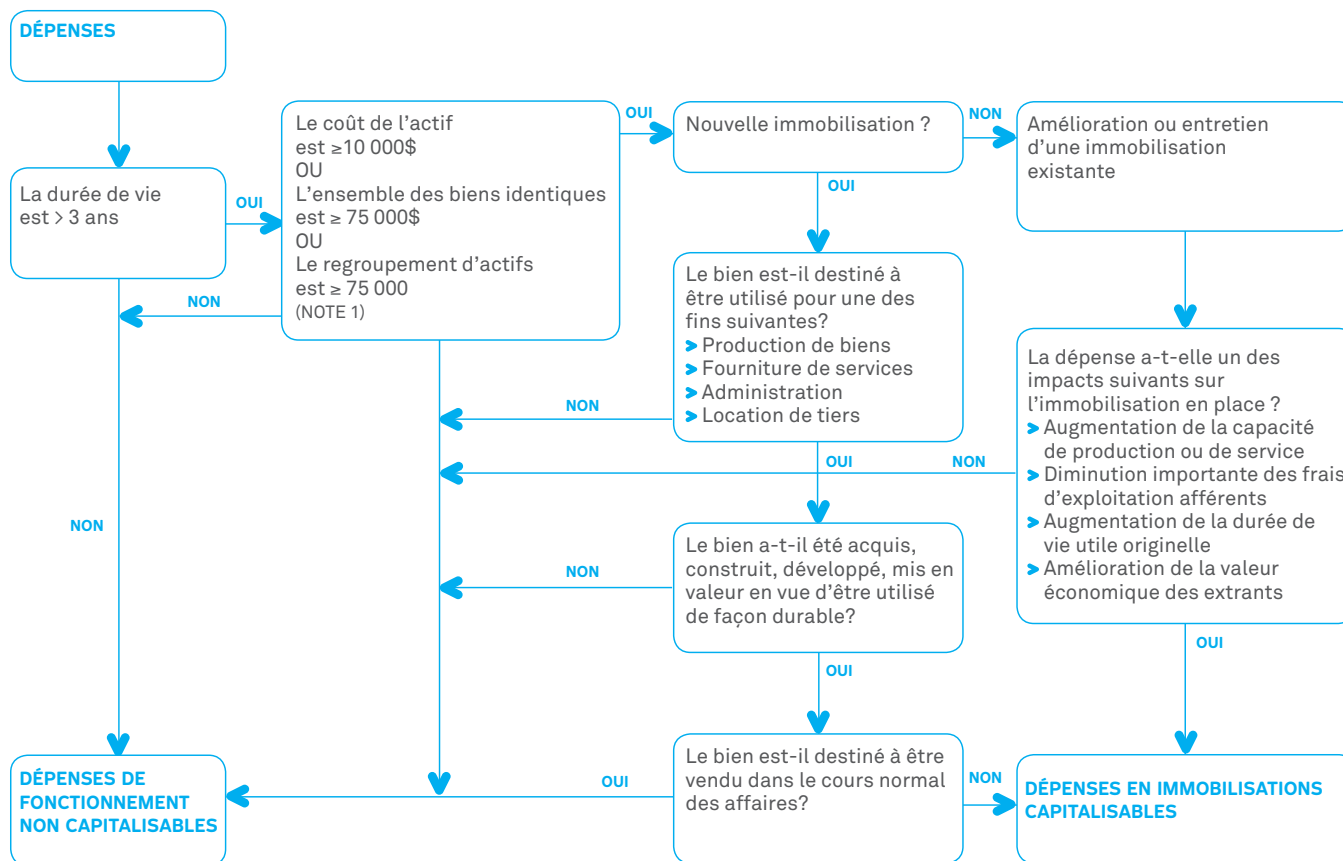
- le coût complet est de plus de 15 M\$; OU
- un impact sur au moins 25% des clients d'un réseau (métro, autobus, transport adapté) ou
- des partenaires externes dans la réalisation (excluant fournisseurs et bailleurs de fonds).

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.

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

Annexe 2 RÈGLES DE CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS



Note 1 : Voir les exceptions à l'article 3.1

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

Annexe 3

CONDITIONS DE CAPITALISATION DANS LE CADRE D'UN PROJET

Un projet comprend cinq phases, soit l'identification, la définition, la préparation de la mise en œuvre, la mise en œuvre et l'évaluation.

Les dépenses imputées au projet des phases d'identification et de définition de projet ne sont pas capitalisables à moins qu'elles réfèrent à un projet d'infrastructures dont la réalisation est assurée. Les frais d'analyses préalables à l'acquisition d'immobilisations ainsi que les frais encourus pour des études préliminaires diverses dont la réalisation est incertaine ou lointaine ne sont jamais capitalisables.

Les dépenses effectuées lors des phases de préparation de la mise en œuvre, de mise en œuvre et d'évaluation sont de nature capitalisable.

PHASES	DÉPENSES CAPITALISABLES
Identification	Non*
Définition	Non*
Préparation de la mise en œuvre	Oui
Mise en œuvre	Oui
Évaluation	Oui

* Se référer au deuxième paragraphe ci-haut

Pour que des coûts de main-d'œuvre interne, directe et indirecte soient imputés aux immobilisations, les heures effectuées doivent être reliées à des travaux capitalisables, donc qui répondent aux critères de capitalisation tel que stipulé au point 3.0 de la présente directive.

Les coûts de main-d'œuvre interne peuvent être capitalisés s'ils sont directement reliés à la conception et à la mise en service de l'actif. Ces coûts doivent être évalués et comptabilisés de façon détaillée : nature des travaux, fonctions requises pour l'exécution, heures d'exécution par activité et par fonction, etc.

Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées soit :

- au taux de facturation moyen à l'heure travaillée (taux du capteur de coût) pour l'année où elles sont effectuées, par domaine d'emploi et par niveau salarial, selon la grille de facturation émise par la division Gestion budgétaire;
- au taux de facturation avec remboursement des frais indirects (tel que le taux de l'entrepreneur interne) à l'heure travaillée pour l'année où ils sont effectués pour les projets où une entente est conclue entre les représentants désignés de l'entreprise et que cette entente est approuvée par la Direction exécutive Finances et contrôle.

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.

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

Annexe 4 COÛTS DES IMMOBILISATIONS

Voici une liste (non exhaustive) des autres frais d'acquisition compris dans le coût d'une immobilisation :

- frais de transport
- frais de change étranger
- frais d'installation et de démantèlement
- frais d'arpentage
- frais juridiques et légaux
- autres honoraires professionnels
- coûts d'opérations du bureau de projet
- préparation d'appels d'offres
- support administratif au contremaître
- support aux fournisseurs pour l'interprétation de normes et standard STM
- manutention et nettoyage reliés au projet
- gestion de la documentation
- validation de la conformité de l'immobilisation
- frais d'assainissement et d'aménagement du terrain
- primes d'assurances versées durant la construction
- droits de douane
- frais de financement
- coûts des permis
- frais de notaire
- frais d'ingénierie
- frais de surveillance et d'inspection
- préparation des plans et devis
- frais de gestion du contrat ou du projet
- réunion reliée à l'exécution du projet
- validation des alternatives proposées les fournisseurs
- déplacement vers le chantier et retour
- vérification des manuels d'entretien
- développement de manuels de formation
- formation des formateurs de la STM par le fournisseur
- interface avec les différentes instances touchées par le projet (Ville, Hydro Québec, Gaz Métro, etc.).

Certains autres frais peuvent également être compris dans le coût d'une immobilisation lorsqu'ils sont engagés dans le cadre d'un projet dont la réalisation est assurée. En voici quelques exemples :

- frais de conception et d'études
- frais d'élaboration de la solution
- recherches techniques reliées au projet
- frais d'analyse de la valeur

Les coûts d'emprunt à court terme et à long terme directement attribuables à l'acquisition, la construction, le développement ou la mise en valeur d'une immobilisation doivent être capitalisés jusqu'à sa mise en service. De tels coûts d'emprunt sont incorporés comme composante du coût de l'immobilisation sauf si cela avait pour effet d'augmenter la valeur de l'immobilisation de façon induue, tel que prévu à la norme internationale IPSAS 21*. Ainsi, les coûts d'emprunt cesseraient d'être capitalisés lors de retards importants dans la construction ou le développement d'un actif.

Lorsque les frais d'acquisition prévus ci-dessus ne peuvent être établis au prix d'un effort raisonnable, ils sont comptabilisés directement à l'état des résultats.

Les frais d'acquisition encourus pour plus d'une immobilisation doivent être répartis adéquatement entre chacune d'elle par une règle de répartition logique.

* International Public Sector Accounting Standards Board

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (suite)

Annexe 5 CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	DURÉE DE VIE UTILE
		Illimitée
TERRAINS		
IMMEUBLES		
BÂTIMENT	Édifices administratifs, centres d'attachement, ateliers et garages	40 ans
RÉFECTION AUX BÂTIMENTS	Portes et fenêtres, toitures, protection incendie, chauffage, ventilation, air climatisé (CVAC), asphaltage, etc.	20 ans
INFRASTRUCTURES LOCALES ET RÉGIONALES		
VOIES RÉSERVÉES		10 ans
TERMINUS LÉGER		20 ans
TERMINUS LOURD		40 ans
ABRIBUS		10 ans
INFRASTRUCTURES DU MÉTRO		
TUNNELS		
CONSTRUCTION INITIALE		100 ans
REVÊTEMENT DE LA VOÛTE		25 ans
STATIONS DE MÉTRO		
STATIONS		40 ans
RÉFECTION AUX STATIONS		20 ans
ÉQUIPEMENTS FIXES		
CENTRE DE CONTRÔLE	Équipements de télémesure, tableaux de contrôle optique, postes de commande, etc.	25 ans
INSTALLATIONS MOTORISÉES	Escaliers mécaniques, tapis roulant, postes de ventilation, postes d'épuisement, ascenseurs, monte-charge, plate-forme hydraulique, etc.	25 ans
TÉLÉCOMMUNICATION	Radios, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme intrusion, contrôle d'accès, alarme incendie, données de gestion, etc.	25 ans
CONTRÔLE DES TRAINS	Circuits de voies, postes de signalisation, câblage, mécanismes d'aiguille, contrôleurs d'aiguille, zone-tests, chargeurs-batteries, coffret de commande et indicateurs, divers détecteurs, connexions inductives, etc.	25 ans
SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE		30 ans
ÉQUIPEMENTS DE VOIES	Rails, barres de guidage, pièces de roulement, appareils de voies, isolateurs de barres de guidage, etc.	40 ans
ÉNERGIE D'EXPLOITATION	Postes de district, postes de redressement, postes secondaires de distribution, câbles à traction, câbles à haute tension, groupes électrogènes, etc.	40 ans

CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE (suite)

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	DURÉE DE VIE UTILE
MATÉRIEL ROULANT		
	BUS	16 ans
	MINIBUS	5 ans
	VOITURES DE MÉTRO	40 ans
	VÉHICULES DE SERVICE DE MOINS DE 100 000 \$	5 ans
	AUTRES VÉHICULES DE SERVICE	10 ans
	VÉHICULES SUR RAIL, GRUES, ASPIRATEUR DE VOIES ET ÉQUIPEMENTS DE LAVAGE	25 ans
	AMÉLIORATIONS LOCATIVES	Durée restante du bail
	ÉQUIPEMENTS DE BUREAU ET LOGICIELS	
	MOBILIER ET ÉQUIPEMENT DE BUREAU	10 ans
	LOGICIELS	5 à 10 ans
	ÉQUIPEMENT INFORMATIQUE	5 ans
	MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE	
	MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE	15 ans
	VÉRINS	20 ans

Annexe E

PROGRAMMES D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 70. Au fil du temps, il a été bonifié par l'ajout de catégories de dépenses admissibles. Le décret 148-2007 datant du 14 février 2007 concerne des modifications apportées au PAGTCP. 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. Les subventions accordées sous ce programme sont majoritairement versées au remboursement du service de la dette.

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 :	
	➤ maintien des actifs;	
	➤ amélioration des équipements et des infrastructures existants;	
	➤ expansion du réseau.	
Type de remboursement	Paiement au service de la dette	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	➤ achat ou location de bus et minibus urbains neufs;	50 %
	➤ véhicule de service pour l'exploitation du réseau des bus;	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 servant 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 vélos;	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 %
	➤ voiture 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, bus et voitures de métro.	Variable*

* Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC (SOFIL 1)

Le programme de la SOFIL est en vigueur depuis le 1er janvier 2006. Mis en place par les deux paliers gouvernementaux, ce programme 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, versées de 2006 à 2010, sont basées sur l'achalandage moyen des quatre dernières années (2002 à 2005). La part de la STM est établie à 365,7 millions de dollars, qui seront versés au comptant. Le décret 115-2007, qui concerne la détermination des conditions pour le versement de l'aide financière de la SOFIL, précise également que l'agglomération 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 l'agglomération de Montréal sera de 15,5 % soit un montant de 67,1 millions de dollars.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME :

Partenaires financiers	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gouvernement fédéral 69,0 % ➤ Gouvernement provincial 15,5 % <li style="text-align: right;"><u>84,5%</u> ➤ Agglomération de Montréal 15,5 % <li style="text-align: right;">100% 																																		
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	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Actifs admissibles</th> <th style="text-align: right;">Taux</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>➤ bus et minibus urbains neufs;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ véhicule de service pour l'exploitation du réseau des bus;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ 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;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ terrain;</td> <td style="text-align: right;">0 %</td> </tr> <tr> <td>➤ garage, terminus et centre administratif;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ stationnement incitatif;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ voie réservée;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ 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 servant à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ abribus;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ support à vélos;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ maintien et amélioration des services - réseau du métro;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ voiture de service pour l'exploitation du réseau du métro;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite;</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> <tr> <td>➤ prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro;</td> <td style="text-align: right;">Variable*</td> </tr> <tr> <td>➤ subvention à l'exploitation - coût d'immobilisation présent dans le coût des contrats.</td> <td style="text-align: right;">100 %</td> </tr> </tbody> </table>	Actifs admissibles	Taux	➤ bus et minibus urbains neufs;	100 %	➤ véhicule de service pour l'exploitation du réseau des bus;	100 %	➤ 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;	100 %	➤ terrain;	0 %	➤ garage, terminus et centre administratif;	100 %	➤ stationnement incitatif;	100 %	➤ voie réservée;	100 %	➤ équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou servant à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales;	100 %	➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans;	100 %	➤ abribus;	100 %	➤ support à vélos;	100 %	➤ maintien et amélioration des services - réseau du métro;	100 %	➤ voiture de service pour l'exploitation du réseau du métro;	100 %	➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite;	100 %	➤ prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro;	Variable*	➤ subvention à l'exploitation - coût d'immobilisation présent dans le coût des contrats.	100 %
Actifs admissibles	Taux																																		
➤ bus et minibus urbains neufs;	100 %																																		
➤ véhicule de service pour l'exploitation du réseau des bus;	100 %																																		
➤ 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;	100 %																																		
➤ terrain;	0 %																																		
➤ garage, terminus et centre administratif;	100 %																																		
➤ stationnement incitatif;	100 %																																		
➤ voie réservée;	100 %																																		
➤ équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou servant à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales;	100 %																																		
➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans;	100 %																																		
➤ abribus;	100 %																																		
➤ support à vélos;	100 %																																		
➤ maintien et amélioration des services - réseau du métro;	100 %																																		
➤ voiture de service pour l'exploitation du réseau du métro;	100 %																																		
➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite;	100 %																																		
➤ prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro;	Variable*																																		
➤ subvention à l'exploitation - coût d'immobilisation présent dans le coût des contrats.	100 %																																		

* Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2011 – 2014 (SOFIL 2)

Ce programme, suite du volet 1, a été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et, lui aussi, provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon une entente signée par les deux gouvernements, ce seront 400,3 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 299,7 millions de dollars provenant du gouvernement provincial qui seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2011 à 2014, basées sur l'achalandage moyen des années 2006, 2007 et 2008. La part de la STM est établie à 498,8 millions de dollars, dont 287,3 millions de dollars comptant et 211,5 millions de dollars sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME :

Partenaires financiers	➤ Gouvernement fédéral	48,5 %	
	➤ Gouvernement provincial	<u>36,5 %</u>	
		85,0%	
	➤ Agglomération de Montréal	<u>15,0 %</u>	
		100%	
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		
Types de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette		
Période visée par le programme	De 2011 à 2014		
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles		Taux
	➤ bus et minibus neufs;		100 %
	➤ véhicules de service;		100 %
	➤ 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;		100 %
	➤ terrain;		0 %
	➤ garage, terminus et centre administratif;		100 %
	➤ stationnement incitatif;		100 %
	➤ voie réservée;		100 %
	➤ équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou servant à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales;		100 %
	➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans;		100 %
	➤ abribus;		100 %
	➤ support à vélos;		100 %
	➤ maintien et amélioration des services – réseau du métro;		100 %
	➤ véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro;		100 %
	➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite;		100 %
	➤ prolongement de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro;		Variable*
	➤ système d'aide à l'exploitation;		100 %
	➤ frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette.		100 %

* Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75% de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE À L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE (PAGAAEE) DANS LE TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES

Ce programme d'aide vise à favoriser l'introduction de nouvelles technologies et à améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME :

Partenaire financier	➤ Ministère des Transport du Québec	
Définition du programme	Le programme dispose d'une somme de cinq millions de dollars annuellement et comporte trois volets, soit : <ul style="list-style-type: none"> ➤ véhicule automobile électrique ou hybride utilisé comme véhicule taxi ou d'autopartage; ➤ bus électrique ou hybride; ➤ amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules utilisés pour le transport collectif des personnes. 	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles <ul style="list-style-type: none"> ➤ bus électrique ou hybride; ➤ amélioration de l'efficacité énergétique. 	Taux 50 % 50 %

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

Le Fonds Chantiers Canada (FCC) de 8,8 milliards de dollars a été créé dans le cadre du plan Chantiers Canada de 2007. Ses deux composantes sont le volet Grandes infrastructures et le volet Collectivités.

Le Fonds sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et d'appuyer des projets qui contribuent aux trois objectifs nationaux suivants :

- une économie plus forte;
- un environnement plus sain;
- des collectivités prospères.

Le financement est alloué à chaque province et territoire en fonction de sa population. Tous les projets financés dans le cadre du Fonds Chantiers Canada reposent sur le principe du partage des coûts. La contribution fédérale maximale pour un projet est de 50%. De façon générale, les projets sont financés par la municipalité, le gouvernement fédéral et la province ou le territoire, chacun dans une proportion égale d'un tiers.

Le volet Grandes infrastructures (VGI) vise des projets stratégiques de plus grande envergure et d'importance nationale et régionale. Dans le cadre du VGI, au moins les deux tiers du financement vont à des priorités nationales qui visent à améliorer la qualité de vie des Canadiens. Ces projets sont liés :

- à l'eau potable;
- à la gestion des eaux usées;
- aux transports en commun;
- au réseau routier national;
- à l'énergie verte.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME :

Partenaire financier	➤ Gouvernement fédéral	
Définition du programme	Le programme comporte deux volets, soit :	
	➤ Grandes infrastructures ;	
	➤ Collectivités.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	2007 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	➤ acquisition, construction ou remise en bon état d'un bien corporel immobilisé;	33 1/3 %
	➤ activités de communication;	33 1/3 %
	➤ Frais de planification (plans, arpentage, ingénierie, supervision des travaux d'architecture, essai et service de consultation en gestion);	Maximum 15%
	➤ trottoir, piste cyclable et voie à usages multiples pour piétons et bicyclettes;	33 1/3 %
	➤ examens techniques et environnementaux, coûts des activités correctives, et mesures d'atténuation et de suivi;	33 1/3 %
	➤ coûts de l'affichage lié au projet, de l'éclairage, du marquage et du réajustement des services publics;	33 1/3 %
	➤ coûts liés à la consultation auprès des Autochtones;	33 1/3 %
	➤ Coûts d'élaboration et de mise en œuvre de techniques innovatrices pour la réalisation du projet;	33 1/3 %
	➤ coûts de vérification et d'évaluation;	33 1/3 %
	➤ projets de recherche et de diffusion du savoir, ainsi que des études de planification et de faisabilité;	Variable
	➤ autres coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre du projet qui sont approuvés avant d'être engagés.	33 1/3 %

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

AOT	Autorité organisatrice de transport
APS	Bus à plancher surbaissé
CBA	Consortium Bombardier-Alstom
CCU	Comité consultatif d'urbanisme
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
FCC	Fonds Chantiers Canada
FCCQ	Fédération des chambres de commerce du Québec
GES	Gaz à effet de serre
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GPP	Gestion de portefeuille de projets
GUAA	Gestion unifiée des acquisitions d'autobus
HASTUS	Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain
ICAF	Integrated Compressed Air Foam
ICCA	Institut Canadien des Comptables Agréés
IP	Internet Protocol
IPSAS	International Public Sector Accounting Standards Board
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MPB	Mesure préférentielle pour bus
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MPM-10	Matériel pneumatique Montréal 2010
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NFC	Near Field Communication
OPALE	Optimisation des processus et activités à l'entretien
PAGAAEE	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PCGR	Principes comptables généralement reconnus
PEPDA	Programme d'entretien périodique des applications
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PQI	Plan québécois des infrastructures
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PTI	Plan triennal des immobilisations
R.E. / FIN.	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs
SAN	Storage Area Network
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégré
SAP MM	Gestion des stocks (Material Management)
SAP PM	Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)
SAP PS	Gestion de projets (Project System)
SAP BI	Outil d'analyse avancée (Business Intelligence)
SCAD	Système de collecte automatique de données
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service Rapide par Bus
STM	Société de transport de Montréal
TICQ 2000	Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000
UQAM	Université du Québec à Montréal
USB	Universal Serial Bus





100 %



Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Finances et contrôle

Direction
Budget et investissements

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

This report is available in English.