
Membres du conseil d'administration

Me Claude Dauphin
Président
Conseiller Ville de Montréal
Président arrondissement Lachine

Monsieur Marvin Rotrand
Vice-président
Conseiller Ville de Montréal
Arrondissement CDN-NDG

Monsieur Jacques Cardinal
Membre
Conseiller Ville de Montréal
Président arrondissement Ste-Geneviève,
Ste-Anne-de-Bellevue, L'Île Bizard

Monsieur John W. Meaney
Membre
Conseiller Ville de Montréal
Président arrondissement Kirkland

Madame Yvette Bissonnet
Membre
Conseillère Ville de Montréal
Arrondissement Saint-Léonard

Monsieur Dominic Perri
Membre
Conseiller Ville de Montréal
Arrondissement Saint-Léonard

Monsieur Bernard Blanchet
Conseiller Ville de Montréal
Arrondissement Lachine

Madame Brenda Paris
Membre
Représentante des usagers du transport en commun

Madame Marie Turcotte
Membre
Représentante des usagers du transport adapté

Trésorerie, planification et gestion financière des projets

Chef de division
Alain Fraser

Agentes de gestion financière de projets
Carol Legault
Josée Leprohon

Gestionnaire – financement à long terme
Jean-François Plante

Gestionnaire – financement à court terme
Gilline Pageau

Conseillère corporative – gestion financière des projets
Danielle Michaud

Conseillers en administration
Marie-Josée Morais
Hugues Lockwell

Analystes gestion financière court terme
Céline Dumesnil
Sylvie Tousignant

Conseillers en administration – projets
Myriam Gaudet
Suzanne Martel
Roger Gagnon

Analyste en comptabilité de gestion – projets
Michel Théorêt

Commis administration - projets
Lyne Massue

Table des matières

Introduction	III
Note liminaire	IV
Approche globale	1
Évolution des dépenses annuelles totales	1
Point sur l'année 2002	2
Présentation des dépenses en immobilisations 2003-2004-2005	3
Approche sectorielle	5
Répartition des dépenses d'investissement par secteur	6
Prévision des dépenses d'investissement 2003 – 2004 – 2005	7
Projets majeurs 2003 – 2004 – 2005	8
Programme d'entretien périodique majeur 2003 – 2004 – 2005	11
Réseau des autobus	15
Évolution des dépenses d'investissement du réseau des autobus par rapport au budget total	16
Autobus urbains	17
Véhicules de service	18
Maintien du patrimoine	18
Transport adapté	19
Réseau du métro	21
Évolution des dépenses d'investissement du réseau du métro par rapport au budget total	22
Voitures de métro	22
Équipements et véhicules de travaux	23
Équipements fixes	23
Maintien du patrimoine et infrastructures	24
Développement du service	25
Technologies de l'information et autres projets	27
Normes environnementales et de la santé et de la sécurité	29
Impacts financiers	31
Impacts des dépenses d'investissement sur le service de la dette et sur le budget d'exploitation	33
Fiches de projets	35
Conclusion	59

Introduction

Chaque année, la Société de transport de Montréal (STM) doit préparer les prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement (Programme triennal des immobilisations, PTI) et leurs effets sur les années suivantes. Ces prévisions comprennent les projets majeurs d'investissement, de même que ceux du Programme d'entretien périodique majeur (PEPM) débuté en 1992. Les dépenses reliées aux projets majeurs sont généralement financées par emprunt ou par le fonds de roulement. Une partie du PEPM est également financée par emprunt.

Les projets majeurs sont pour la plupart des programmes de dépenses en immobilisations d'envergure, qui s'échelonnent sur plusieurs années et nécessitent des ressources financières importantes pouvant être admissibles à des subventions gouvernementales. Ces projets peuvent être regroupés en trois grandes catégories : maintien, amélioration et développement.

Les projets de maintien et d'amélioration des équipements ou des services existants visent à mieux répondre aux attentes de la clientèle et à maintenir ou améliorer la qualité du service. Les programmes de rénovation des immeubles et de remplacement des véhicules font partie de ces catégories de projets.

Les projets de développement visent essentiellement à offrir de nouveaux services à la clientèle.

La majorité des projets du PEPM concernent des réparations majeures qui permettront de maintenir en bon état des équipements et des installations ayant souvent atteint près de la moitié de leur durée de vie utile. Certains sont maintenant regroupés sous forme de programme permettant une meilleure planification des interventions à faire sur les actifs de la Société. On y retrouve également les programmes de remplacement d'éléments d'actifs non subventionnés.

D'autres investissements contribuent à maintenir ou à améliorer la sécurité et la fiabilité des véhicules et des installations au bénéfice de la clientèle et du personnel de la STM, de même qu'à assurer le respect des normes environnementales.

Plus concrètement, les sommes prévues au PTI 2003-2005 serviront, entre autres, à financer le projet Réno-Systèmes visant la rénovation et le remplacement des équipements fixes du métro, l'achat de 331 autobus urbains, l'implantation d'un système de vente et de perception, la modernisation du centre d'entretien majeur des autobus urbains, la rénovation des structures auxiliaires rattachées au métro et des stations construites lors des prolongements des lignes de métro et différentes mesures pour améliorer l'accessibilité au réseau et le service à la clientèle.

Note liminaire

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

Approche globale

Pour la période 2003 à 2005, la STM prévoit investir une somme de 776 millions de dollars pour la réalisation de projets majeurs. Parallèlement à cet investissement, elle consacrera 84,2 millions de dollars à l'entretien périodique majeur de ses équipements (PEPM).

Catégories	2003	2004	2005	Total
(En milliers de dollars)				
Projets majeurs	308 491	281 061	186 456	776 008
PEPM comptant	14 000	14 000	14 000	42 000
PEPM emprunt	14 892	11 163	16 179	42 234
Total PEPM	28 892	25 163	30 179	84 234
Grand total	337 383	306 224	216 635	860 242

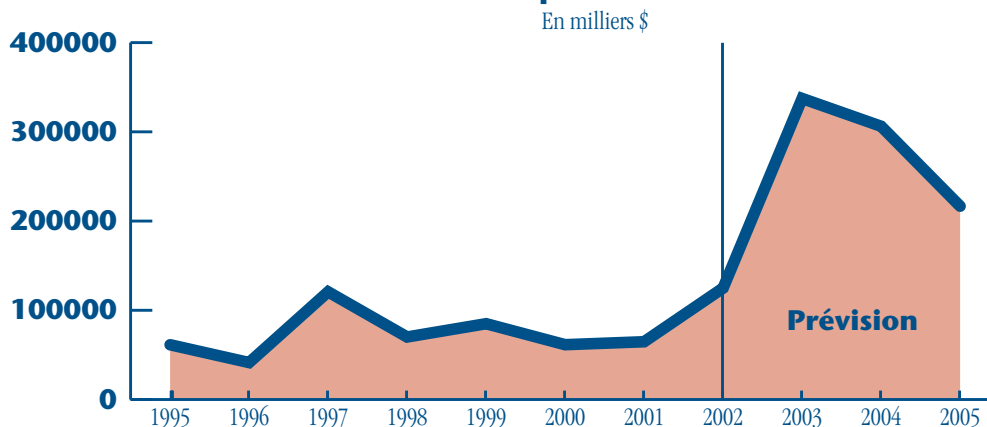
Évolution des dépenses annuelles totales

Au cours de la période 1995 à 2002, la Société aura investi 629,7 millions de dollars dans son patrimoine à un rythme annuel moyen de 78,7 millions de dollars. Le montant total investi dans les différents secteurs représente 11,4 % de la valeur de remplacement du patrimoine évalué à 5,5 milliards de dollars. Le principal mode de financement de la Société a été le recours à l'emprunt à long terme dans une proportion de 84,9 % des investissements réalisés.

De 2003 à 2005, la Société prévoit consacrer 860,2 millions de dollars dans le maintien et le renouvellement de ses actifs, dont 90,7 % de la somme sera financée à long terme. Les montants annuels prévus seront beaucoup plus élevés. Ce changement de rythme est nécessaire pour faire face, entre autres, au vieillissement des installations du métro.

Le programme de maintien des équipements fixes – phase 1 (Réno-Systèmes), commencé en 2001, a dû ralentir en 2002 dû aux délais d'autorisation des subventions. Les dépenses des trois prochaines années seront donc accélérées afin de respecter l'échéancier prévu. De plus, la réception de 482 nouveaux autobus d'ici 2007 (331 entre 2003 et 2005), de même que le remplacement du système de vente et de perception et le programme de rénovation des stations, des structures auxiliaires et du tunnel du métro (Réno-Métro - phase 2) contribueront à accroître les dépenses annuelles d'investissement.

Évolution des dépenses annuelles totales



Point sur l'année 2002

Projets majeurs

En 2002, les dépenses d'investissement afférentes aux projets majeurs devraient atteindre 102,5 millions de dollars, soit 97,1 millions de moins que prévu. Les éléments suivants expliquent cette variation.

Réseau des autobus – 27 millions de dollars

Le retard dans la livraison des autobus à plancher surbaissé (APS) explique un écart de 19,6 millions de dollars (125 véhicules reçus des 225 prévus). Le report des travaux concernant le centre d'entretien majeur des autobus et le centre de transport Mont-Royal, de même que le report de l'achat des minibus urbains représentent 3,4 millions de dollars. Les délais d'obtention des autorisations et des modalités de subvention concernant le projet d'amélioration de la fiabilité des autobus ont entraîné des reports de travaux pour 3 millions de dollars. Enfin, le retard du projet «Accès» explique un montant de 1,9 millions. Une partie de ces écarts est compensée par un ajout de 0,9 million de dollars prévus pour le projet de relocalisation du complexe St-Denis.

Réseau du métro – 61,9 millions de dollars

Des montants prévus dans le cadre du programme de maintien des équipements fixes – phase 1 (Réno-Systèmes), 55,2 millions de dollars n'ont pas été dépensés, en grande partie en raison des retards dans l'obtention des autorisations finales des subventions. Le report du début des travaux du programme de rénovation des stations, des structures auxiliaires et du tunnel du métro (Réno-Métro - phase 2) explique 3 millions de dollars. L'ajout de dépenses reliées au projet d'acquisition et d'aménagement du 2000 Berri (5,8 millions de dollars) est compensé en partie par le report de dépenses dans les divers projets de maintien des équipements fixes du métro et de remplacement de véhicules de service sur rails en attente d'autorisation de subvention (9,5 millions de dollars).

Développement du service – 9 millions de dollars

Les délais d'autorisation de subvention ont repoussé à 2003 une partie des travaux prévus pour les projets touchant l'implantation de mesures préférentielles et l'amélioration des terminus et points d'attente, pour une somme de 3,9 millions de dollars. De plus, bien que 5,1 millions de dollars aient été prévus au PTI de l'an dernier pour l'acquisition d'un système de vente et de perception, la finalisation des études ayant été plus longue que prévue, le début des travaux a été reporté à 2003. Par contre, les appels d'offres pour les équipements et le système central ont été lancés en 2002.

Technologies de l'information et autres projets + 0,8 million de dollars

Le report à 2003 des dépenses prévues pour l'étape 3 et d'une partie des dépenses des étapes 1 et 2 du projet «Système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle» (SAEIC), est compensé en partie par le devancement des dépenses du projet Système de collecte automatique de données (SCAD) pour les APS. L'impact net est de 0,6 million de dollars de moins que prévu.

L'ajout au PTI des autres projets financés par le fonds de roulement augmente les dépenses de 2002 pour ce secteur de 1,4 million de dollars.

PEPM

Les dépenses de projets PEPM devraient atteindre 22,4 millions de dollars en 2002, soit 4,9 millions de moins que budgétisés.

Un dépassement de 0,8 million de dollars est prévu au comptant. Ce dépassement est expliqué par des travaux supplémentaires d'entretien encourus suite au retard dans la

livraison des autobus APS. Par contre, pour le volet emprunt, plusieurs projets regroupés sous forme de programmes n'ont obtenu les autorisations de dépenser que dans le dernier semestre de l'année. Par conséquent, une partie des dépenses prévues pour 2002 est reportée aux années subséquentes.

Présentation des dépenses en immobilisations 2003-2004-2005

Projets majeurs

Pour les trois prochaines années, la STM prévoit investir 776 millions de dollars dans les projets suivants :

- le programme Réno-Systèmes : 271 millions de dollars;
- le programme de remplacement des autobus et minibus urbains : 172 millions de dollars;
- l'acquisition et la mise en service d'un système de vente et de perception : 94,5 millions de dollars;
- la relocalisation du complexe St-Denis : 50,9 millions de dollars (dont 34 millions devraient être remboursés comptant par l'expropriant);
- le programme Réno-Métro - phase 2 : 43,4 millions de dollars;
- divers projets de maintien des équipements fixes du métro entrepris avant le début du programme Réno-Systèmes : 29,4 millions de dollars;
- la réhabilitation du centre de transport Mont-Royal et la modernisation du centre d'entretien majeur des autobus pour un montant global de 29,3 millions de dollars;
- l'implantation de mesures préférentielles pour autobus et l'optimisation des terminus et points d'attente, dans le cadre du développement du service à la clientèle, pour un investissement total de 18,8 millions de dollars;
- l'implantation des modules d'entretien et de gestion de l'approvisionnement de SAP : 18,7 millions de dollars;
- l'implantation d'un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC) : 12,8 millions de dollars;
- le programme de remplacement et l'achat de nouveaux véhicules de service sur rails : 12,7 millions de dollars;
- divers projets d'aménagement d'immeubles au réseau du métro : 11,8 millions de dollars;
- le développement d'un système de formation électronique (e-learning), la fin du projet d'installation de tapis compteurs (SCAD) dans les autobus à planchers surbaissés et divers autres projets financés par le fonds de roulement : 6,5 millions de dollars;
- la fin du projet de remplacement du système «Accès» pour le transport adapté : 4,1 millions de dollars.

PEPM

Les dépenses du programme d'entretien périodique majeur atteindront 84,2 millions de dollars sur trois ans. Ces dépenses sont souvent récurrentes et généralement non admissibles à des subventions dans le cadre des programmes gouvernementaux.

L'enveloppe prévue se répartit comme suit :

- 36 projets identifiés et financés par la portion emprunt du PEPM pour 42,2 millions de dollars;
- 65 projets identifiés se partagent l'enveloppe récurrente de la partie comptant du PEPM à raison de 14 millions de dollars pour chacune des trois années.

Approche sectorielle

- Réseau des autobus
- Réseau du métro
- Développement du service
- Technologies de l'information et autres projets
- Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

Répartition des dépenses d'investissement par secteur

Afin de mieux mesurer les efforts de la STM quant à ses investissements passés et futurs, les projets du présent programme, tels que présentés dans les sections suivantes, ont été regroupés par secteur :

- le secteur du réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus urbains et autres véhicules de service, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules, le maintien du patrimoine lié au secteur des autobus et enfin, les acquisitions reliées au transport adapté;
- le secteur du réseau du métro regroupe l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des équipements de production et des véhicules de service, le maintien des équipements fixes du métro et le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures reliés au secteur;

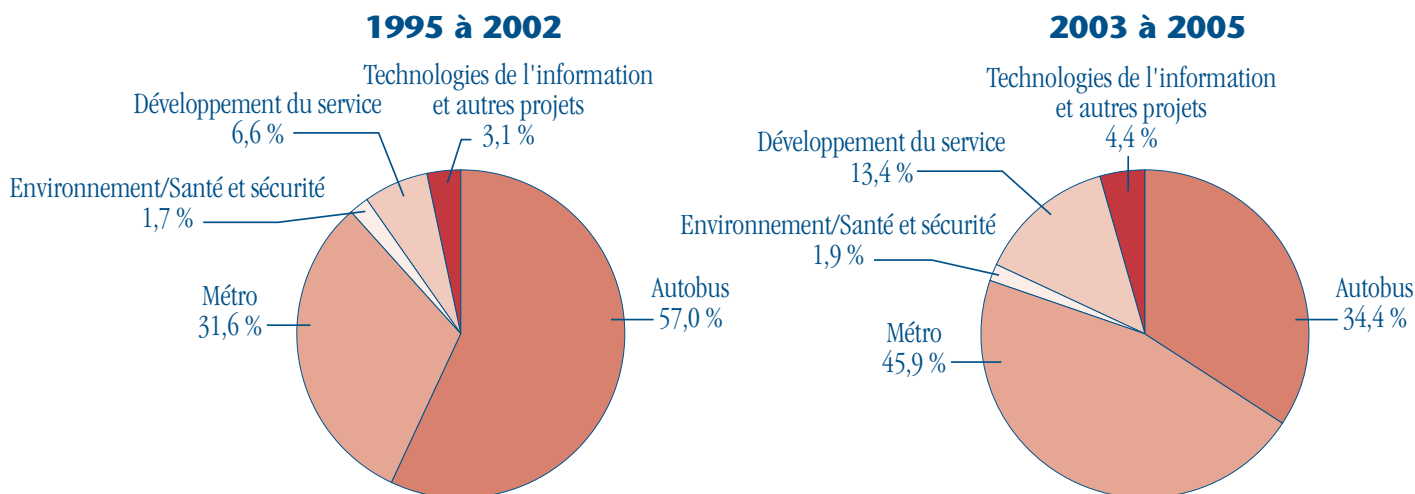
- le secteur du développement du service englobe les projets qui permettront d'améliorer le service de façon significative par de nouveaux aménagements et de nouveaux équipements;
- le secteur des technologies de l'information et autres projets présente les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information et les projets divers financés par le fonds de roulement;
- le secteur des normes environnementales et de la santé et de la sécurité comprend les dépenses liées au respect des normes et à l'amélioration des installations de façon à préserver la santé et la sécurité aussi bien de la clientèle que du personnel de la Société.

Au cours des dernières années, 88,6 % du budget total des dépenses d'investissement était destiné aux réseaux des autobus et du métro. Avec l'acquisition des autobus urbains, le réseau des autobus monopolisait, à lui seul, près de 57 % du budget des dépenses d'investissement.

Pour les années à venir, la proportion des investissements consacrée aux réseaux des autobus et du métro descendra à 80,3 %. De plus, on constate que la tendance s'est renversée puisque c'est le réseau du métro qui utilise maintenant

45,9 % du budget. Ceci s'explique par le vieillissement du métro et de ses infrastructures nécessitant le développement de programmes comme Réno-Systèmes et Réno-Métro - phase 2.

Des réalisations de grande envergure prévues dans le secteur du développement du service dont, entre autres, l'acquisition de nouveaux équipements de vente et de perception, feront croître la part des investissements qui lui seront consacrés à 13,4 %.



Prévision des dépenses d'investissement 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

Catégorie de dépenses	Prévu 2002	2003	2004	2005	Emprunt 2006-2007	Total 2003-2005	Total 2003-2007
Réseau des autobus							
Projets majeurs	69 011	111 206	90 842	54 365	97 975	256 413	354 388
Entretien périodique majeur - comptant	4 004	3 417	3 062	3 289		9 768	9 768
Entretien périodique majeur - emprunt	6 936	8 328	7 584	14 142	3 621	30 054	33 675
Total secteur :	79 951	122 951	101 488	71 796	101 596	296 235	397 831
Réseau du métro							
Projets majeurs	24 738	157 875	141 372	69 087	34 294	368 334	402 628
Entretien périodique majeur - comptant	5 724	7 363	6 178	6 569		20 110	20 110
Entretien périodique majeur - emprunt	2 403	2 783	2 189	1 011	1 159	5 983	7 142
Total secteur :	32 865	168 021	149 739	76 667	35 453	394 427	429 880
Développement du service							
Projets majeurs	3 444	24 386	32 658	56 238	5 487	113 282	118 769
Entretien périodique majeur - comptant	450	600	600	600		1 800	1 800
Entretien périodique majeur - emprunt							
Total secteur :	3 894	24 986	33 258	56 838	5 487	115 082	120 569
Technologies de l'information et autres projets							
Projets majeurs	5 337	15 024	16 189	6 766		37 979	37 979
Entretien périodique majeur - comptant	132						
Entretien périodique majeur - emprunt	84	139				139	139
Total secteur :	5 553	15 163	16 189	6 766		38 118	38 118
Normes environnementales et de la santé et de la sécurité							
Projets majeurs							
Entretien périodique majeur - comptant	2 590	2 620	4 160	3 542		10 322	10 322
Entretien périodique majeur - emprunt	101	3 642	1 390	1 026		6 058	6 058
Total secteur :	2 691	6 262	5 550	4 568		16 380	16 380
Tous les secteurs							
Sous-total projets majeurs	102 530	308 491	281 061	186 456	137 756	776 008	913 764
Entretien périodique majeur - comptant	12 900	14 000	14 000	14 000		42 000	42 000
Entretien périodique majeur - emprunt	9 524	14 892	11 163	16 179	4 780	42 234	47 014
Sous-total entretien périodique majeur	22 424	28 892	25 163	30 179	4 780	84 234	89 014
GRAND TOTAL:	124 954	337 383	306 224	216 635	142 536	860 242	1 002 778

Projets majeurs 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Taux de subvention	Prévu 2002	2003	2004	2005	Emprunt 2006-2007	Total 2003-2005	Total 2003-2007
Réseau des autobus										
Autobus urbains										
CA-103	531001	Remplacement des autobus urbains 2000-2002	50,0 %	62 628	36 248				36 248	36 248
CA-118	201111	Remplacement des autobus urbains 2003-2007 et amélioration de la fiabilité des APS en service	50,0 %	2 000	44 354	47 497	42 674	79 549	134 525	214 074
R-016	350005	Remplacement des minibus urbains	50,0 %		755				755	755
	350005-01	Acquisition de minibus urbains	50,0 %		500				500	500
Sous-total				64 628	81 857	47 497	42 674	79 549	172 028	251 577
Maintien du patrimoine - autobus										
	358540	Centre d'entretien majeur des autobus urbains	75,0 %		1 046	7 594	9 001	18 426	17 641	36 067
	922310	Relocalisation du complexe St-Denis	75,0 %	948	20 363	30 544			50 907	50 907
R-007	636369	Réhabilitation du centre de transport Mont-Royal	75,0 %		3 802	5 207	2 690		11 699	11 699
Sous-total				948	25 211	43 345	11 691	18 426	80 247	98 673
Transport adapté										
CA-106	530866	Remplacement du système «ACCÈS»	75,0 %	3 435	4 138				4 138	4 138
Sous-total				3 435	4 138				4 138	4 138
Total du secteur				69 011	111 206	90 842	54 365	97 975	256 413	354 388

Réseau du métro

Équipements - véhicules										
	721783	Achat de 7 nouveaux lorries de 20 pieds	75,0 %		543				543	543
	890877-02	Balai d'aiguillage	75,0 %		150				150	150
CA-102	890877	Achat de deux aspirateurs sur rails / (R-003)	75,0 %		1 860				1 860	1 860
R-004	890877-01	Programme de remplacement des véhicules de service sur rails	75,0 %		5 580	4 587			10 167	10 167
Sous-total					8 133	4 587			12 720	12 720
Maintien des équipements fixes - divers projets										
CA-52	998015	Remplacement des relais ACEC / (R-021)	75,0 %	229	990	1 282	484		2 756	2 756
CA-52	9980205	Remplacement des relais DI/DT / (R-021)	75,0 %	240	84	28			112	112
CA-52	9980345	Implantation de zones-tests à microprocesseur / (R-021)	75,0 %	472	217	185	180		582	582
CA-58	9171580	Remplacement des escaliers Westinghouse	75,0 %	1 106	1 181				1 181	1 181
CA-109	721128	Remplacement chargeurs et batteries - poste de signalisation / (R-012)	75,0 %	40	846	904	775		2 525	2 525
CA-109	721603	Réfection des connexions inductives J-S / (R-012)	75,0 %	465	660	660	660		1 980	1 980
CA-109	731106	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase 2 / (R-012)	75,0 %	66	2 784	2 418	1 225		6 427	6 427
CA-109	9211018	Remplacement des transformateurs aux BPC / (R-012)	75,0 %	95	5 710	2 800	240		8 750	8 750
CA-109	9220736	Remplacement des onduleurs et batteries à Providence / (R-012)	75,0 %	55	753		30		783	783
CA-109	9230557	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase 1 / (R-012)	75,0 %	100	2 806	961	567		4 334	4 334
Sous-total				2 868	16 031	9 238	4 161		29 430	29 430

Projets majeurs 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Taux de subvention	Prévu 2002	2003	2004	2005	Emprunt 2006-2007	Total 2003-2005	Total 2003-2007
Réseau du métro (suite)										
Programme de maintien des équipements fixes - phase I (Réno-Systèmes)										
CA-116	9290011	Administration de projets / (R-013)	87,5 %	5 944	1 481	2 123	1 418		5 022	5 022
CA-116	9291101	Installations motorisées / (R-013)	87,5 %	3 011	27 048	51 642	25 504		104 194	104 194
CA-116	9292101	Équipement de voie / (R-013)	87,5 %	325	2 615	2 536	1 580		6 731	6 731
CA-116	9293101	Énergie d'exploitation / (R-013)	87,5 %	1 050	18 058	7 918	484		26 460	26 460
CA-116	9295101	Centre de contrôle / (R-013)	87,5 %	3 367	33 459	27 687	11 835		72 981	72 981
CA-116	9296101	Contrôle de trains / (R-013)	87,5 %	165						
CA-116	9297701	Télécommunications / (R-013)	87,5 %	2 026	26 671	21 230	7 666		55 567	55 567
Sous-total				15 888	109 332	113 136	48 487		270 955	270 955
Maintien du patrimoine - métro et infrastructures										
	634370	Programme Réno-Métro - phase 2	87,5 %		14 487	12 116	16 439	34 294	43 042	77 336
CA-112	810036	Portes d'accès pour les camions		123	400				400	400
R-004	721621	Agrandissement de l'atelier de la voie	75,0 %	100	2 237	110			2 347	2 347
R-018	749324	Acquisition et rénovation de locaux administratifs - 2000 Berri		5 759	6 346				6 346	6 346
R-019	536237	Aménagement de la station de métro Place d'Armes	50,0 %		909	2 185			3 094	3 094
Sous-total				5 982	24 379	14 411	16 439	34 294	55 229	89 523
Total du secteur				24 738	157 875	141 372	69 087	34 294	368 334	402 628

Développement du service

Voies réservées et terminus										
CA-113	350001	Implantation de mesures préférentielles pour autobus (phase 1) / (R-015)	75,0 %	1 294	2 000				2 000	2 000
CA-113	350001-01	Implantation de mesures préférentielles pour autobus (phase 2) / (R-015)	75,0 %		2 455				2 455	2 455
	350001-02	Implantation de mesures préférentielles pour autobus (phase 3)	75,0 %		384	5 100	3 500	2 000	8 984	10 984
CA-113	350002	Optimisation des terminus et points d'attente (phase 1) / (R-015)	75,0 %	2 150	1 706				1 706	1 706
CA-113	350002-01	Optimisation des terminus et points d'attente (phases 2 et 3) / (R-015)	75,0 %		3 520	150			3 670	3 670
Sous-total				3 444	10 065	5 250	3 500	2 000	18 815	20 815
Équipements										
R-010	18503	Système de vente et de perception			14 321	27 408	52 738	3 487	94 467	97 954
Sous-total					14 321	27 408	52 738	3 487	94 467	97 954
Total du secteur				3 444	24 386	32 658	56 238	5 487	113 282	118 769

Projets majeurs 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Taux de subvention	Prévu 2002	2003	2004	2005	Emprunt 2006-2007	Total 2003-2005	Total 2003-2007
Technologies de l'information et autres projets										
Technologies de l'information										
	350007	E-learning				1 248	297		1 545	1 545
	530869-01	SAP - entretien et approvisionnement (PM/MM)			5 939	8 013	4 719		18 671	18 671
CA-110	598002-02	SCAD - autobus à plancher surbaissé		1 920	728				728	728
CA-117	901998	SAEIC - étapes 1 et 2		2 017	2 599	715	350		3 664	3 664
	901999	SAEIC - étape 3			4 358	4 813			9 171	9 171
Sous-total				3 937	13 624	14 789	5 366		33 779	33 779
Autres projets										
		Projets financés par le fonds de roulement		1 400	1 400	1 400	1 400		4 200	4 200
Sous-total				1 400	1 400	1 400	1 400		4 200	4 200
Total du secteur				5 337	15 024	16 189	6 766		37 979	37 979
GRAND TOTAL				102 530	308 491	281 061	186 456	137 756	776 008	913 764

Programme d'entretien périodique majeur 2003 - 2004 - 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Emprunt 2003	Comptant 2003	Emprunt 2004	Comptant 2004	Emprunt 2005	Comptant 2005	Emprunt 2006-2007
Réseau des autobus									
Autobus urbains									
	101500	Révision de moteur 6V92TA - Classic		776					
	1501059	Capteur de brouillard d'huile - Classic				444			
	5102037	Modification du condenseur du système pneumatique - APS						425	
	5102038	Positionnement de la conduite d'admission d'huile moteur - APS				62			
	5102040	Programme de remplacement des feux de gabarit - Classic et APS							411
	5102047	Modification des détecteurs de mouvement des portes arrières - APS		46		91			94
	5102048	Achat et installation des moteurs sans brosse - APS 21 et 22							455
	5102049	Systèmes de diagnostic embarqué et télémétrie - APS							101
	5202074	Programme de réfection des fenêtres passagers - Classic		729		747			
	5202081	Programme de remplacement des sièges d'autobus - Classic et APS		933		1 256			1 578
	5302099	Essai pilote d'un détecteur de basse pression d'air pour pneus APS		51					
	5302130	Relance du programme de remplacement préventif de composantes (PRAB) - Classic et APS		214		181			
	721759-1	Étude d'ingénierie pour le maintien et le remplacement du système de radiocommunication autobus - Classic et APS		372		56			
Sous-total				3 121		2 837		3 064	
Véhicules de service									
	5002052	Remplacement de véhicules de service	2 107		2 188		2 339		
Sous-total			2 107		2 188		2 339		
Équipements et outillage									
	5202067	Remplacement d'un four de séchage des pièces					797		
	5202070	Remplacement d'équipements de production	172		170		306		
	5202077	Remplacement des bassins de lavage de pièces - Crémazie					801		
	5202078	Remplacement du dynamo moteur - Crémazie					330		
	5202080	Outillage spécialisé - APS 21 et +	485		499				
	5202082	Outillage spécialisé - APS 16-17-18	169		174				
	5302103	Achat d'équipements pour entretien des pneus	87						
	5302105	Achat d'équipement de production - Centres de transport	131						
Sous-total			1 044		843		2 234		
Maintien du patrimoine - autobus									
	568318	Remplacement des plafonds acoustiques		124					
	700715	Travaux urgents en plomberie		150		225		225	
CA-100	841223	Amélioration des systèmes de chauffage et de ventilation - C.T. Anjou		114					
R-002	562124	Programme de remplacement des vérins	1 052		870		3 490		1 122
R-005	561908	Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements	800		2 378		2 072		290
R-005	562137	Programme de réfection des systèmes CVAC	1 936		1 100		3 223		2 209
R-020	1501105	Acquisition d'une génératrice mobile pour le CCA Mont-Royal		159					
R-020	561922-02	Remplacement des groupes électrogènes mobiles		375					
R-020	562140-01	Remplacement d'équipements - atelier Villeray et centres de transport		427		205		116	
R-020	568315	Programme de réfection des finis de planchers et marches d'escaliers		314		22		668	
Sous-total			5 177	296	4 553	225	9 569	225	3 621
Total du secteur			8 328	3 417	7 584	3 062	14 142	3 289	3 621

Programme d'entretien périodique majeur 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Emprunt 2003	Comptant 2003	Emprunt 2004	Comptant 2004	Emprunt 2005	Comptant 2005	Emprunt 2006-2007
Réseau du métro									
Entretien des voitures									
	670517	Réfection des caisses des voitures MR-73		235		221			
	682018	Remplacement des composantes de portes des voitures MR-63		703		600			
	682174	Remplacement des blocs LPP des voitures MR-63		194		183			
	683030	Étude et remise en état des composants électroniques des voitures MR-63 et MR-73		572		488			
	683032	Modification et réparation des bogies et des caisses des voitures MR-63 et MR-73		933		2 230		3 087	
	683165	Reconditionnement de BJX des voitures MR-73		80					
	683168	Remplacement des caoutchoucs de portes des voitures MR-73		264		150			
	683169	Travaux majeurs à l'intérieur des voitures MR-73		679		580		1 439	
	683176	Remplacement des MVA des voitures MR-63		168		143			198
	683186	Remplacement des fusibles et portes fusibles des voitures MR-73		52		53			55
	684037	Modification des têtes électriques des voitures MR-63		103		80			
	684038	Remplacement des accumulateurs des voitures MR-73		92		69			96
	684047	Périodicités SAB des voitures MR-63 et MR-73		199		170			
	754945-2	Installation d'un diffuseur d'annonce des stations dans les voitures MR-63		56		210			413
	830792	Remplacement du système contrôle des trains (RM8) des voitures MR-63 et MR-73		104		89			
		Nouvelles initiatives				212			557
Sous-total				4 434		5 478		5 845	
Équipements - véhicules									
	682169	Remplacement du robot de la PR Beaugrand			1 178				
	683179	Amélioration du train dépoussiéreur		193		125			
Sous-total				193	1 178	125			
Équipements fixes de métro									
	449041	Remplacement des installations électriques du réseau initial		100		54			
	720955	Modification des boîtiers de signalisation		270					
	721553	Réfection du raccord L-5		97		79			
	721608	Raccordement des chargeur à batterie du réseau initial		87					
	721774	Ajout de cartes mémoire pour automates escaliers mécaniques CNIM et Vickers		130					
	721775	Modernisation des escaliers mécaniques O & K	137		273		410		955
	721778	Nettoyage des fosses de pompage		51		53		55	
	721779	Remplacement des ballasts de marque Conic		200		58			
	721784	Modification des rails et consolidation des traverses de bois		114					
CA-111	731605	Élargissement du massif	52	51					
CA-112	721712	Achat et installation de balais pour les escaliers mécaniques Vickers		220	213				
Sous-total			409	1 100	486	244	410	55	955

Programme d'entretien périodique majeur 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Emprunt 2003	Comptant 2003	Emprunt 2004	Comptant 2004	Emprunt 2005	Comptant 2005	Emprunt 2006-2007
Réseau du métro									
Maintien du patrimoine - métro et infrastructures									
	348781	Remplacement de sections de tuyaux de drainage endommagés		250					
	350003	Travaux chez locataires du métro		100		100		100	
	562136	Programme d'inspection du patrimoine immobilier		365		231		275	
	570162-04	Amélioration de l'éclairage à divers endroits – plateau Youville		100				213	
	702375	Mise en conformité des accès adjacents aux portes pare-fumée en tunnel		349					
	710982-09	Remplacement des ballasts phase IV		179					
	721722	Réaménagement du local équipements incendie	350						
CA-107	314030	Programme d'aménagement de facilités pour personnel féminin		326					
CA-111	810633	Remplacement des acryliques des dômes (niveau du quai et de l'édicule) à la station Angrignon	379	178					
CA-111	811176	Remplacement du réseau de vapeur du bâtiment du faisceau de la voie		321	31				
R-005	562127	Programme de réfection des toitures	998		525		601		204
	568316	Programme de réfection de fenestration, portes et cadres		84				81	
Sous-total			2 374	1 636	525	331	601	669	204
Total du secteur			2 783	7 363	2 189	6 178	1 011	6 569	1 159

Développement du service

Voies réservées et terminus									
	361001	Accessibilité aux personnes en fauteuil roulant		255		255		255	
	361002	Programme d'entretien majeur des abribus et mobiliers urbains		345		345		345	
Sous-total				600		600		600	
Total du secteur				600		600		600	

Technologies de l'information et autres projets

Technologies de l'information									
CA-110	530867	Mise à jour des serveurs et télécommunications	139						
Sous-total			139						
Total du secteur			139						

Programme d'entretien périodique majeur 2003 – 2004 – 2005

(en milliers de dollars)

R / E	No projet	Description du projet	Emprunt 2003	Comptant 2003	Emprunt 2004	Comptant 2004	Emprunt 2005	Comptant 2005	Emprunt 2006-2007
Normes environnementales et de la santé et de la sécurité									
Normes environnementales									
	318361	Enlèvement des réservoirs d'essence et poste de distribution		212					
	562131	Enlèvement et remplacement des produits à base d'amiante		400		700		300	
	566429-02	Remplacement des réservoirs d'huile usée – C.T. St-Laurent					370		
	566438	Remplacement des couvercles, des échelles d'accès et des chicanes aux équipements de pré-traitement		120		119			
	721709	Modification des postes de ventilation des prolongements (bruit)	618		637		656		
	721773	Amélioration du poste de ventilation Bousquet	566						
	810834-14	Décontamination de l'eau souterraine – C.T. St-Henri		110		110		110	
	810882-03	Modification des équipements pré-traitement des effluents – C.T. Anjou		250					
	5102036	Achat d'un opacimètre et système de mesure de carburant consommé		89					
	5302106	Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement				755		489	
R-005	681006	Modification du poste de ventilation St-Donat Nouvelles initiatives	382		26	1 135		1 330	
Sous-total			1 566	1 181	663	2 819	1 026	2 229	
Santé sécurité									
	08-1953	Buse d'extraction des gaz du chauffage d'appoint		69					
	334918-01	Achat d'équipement de traitement de l'air pour la chambre de sablage	453						
	561917	Programme de nettoyage des systèmes de ventilation		300		600		600	
	561918	Nettoyage, désinfection et réfection des sous-quais et des tunnels de service		435		568		593	
	721713	Achat de passerelles d'entretien mécanique		121					
	731108	Modifications ergonomiques des équipements et outils		52		53			
	810945-02	Installation de facilités pour le lavage de vitres et le remplacement de l'éclairage	494						
	810949	Liaison des panneaux de contrôle d'alarme incendie au plateau Youville		81					
	841169	Installation de services pour les équipements CVAC		60		120		120	
	5102044	Recul du siège chauffeur USSC - APS 21 et 22		91					
	5202066	Installation d'une hotte de ventilation pour le collage des sièges		148					
	5302104	Achat et installation de palans sur rails dans tous les centres de transport		82					
R-006	721732	Achat et installation d'échelles d'évacuation en tunnel	513		420				
R-006	721733	Remplacement des lampes-témoin en tunnel	352		307				
R-006	810992	Relocalisation des siamoises du garage Angrignon	264						
Sous-total			2 076	1 439	727	1 341		1 313	
Total du secteur			3 642	2 620	1 390	4 160	1 026	3 542	
GRAND TOTAL			14 892	14 000	11 163	14 000	16 179	14 000	4 780



Réseau des autobus

Réseau des autobus

De 1995 à 2002, le secteur du réseau des autobus a représenté 57 % des dépenses totales en immobilisations. Pendant cette période, environ 359 millions de dollars ont été investis dans ce secteur.

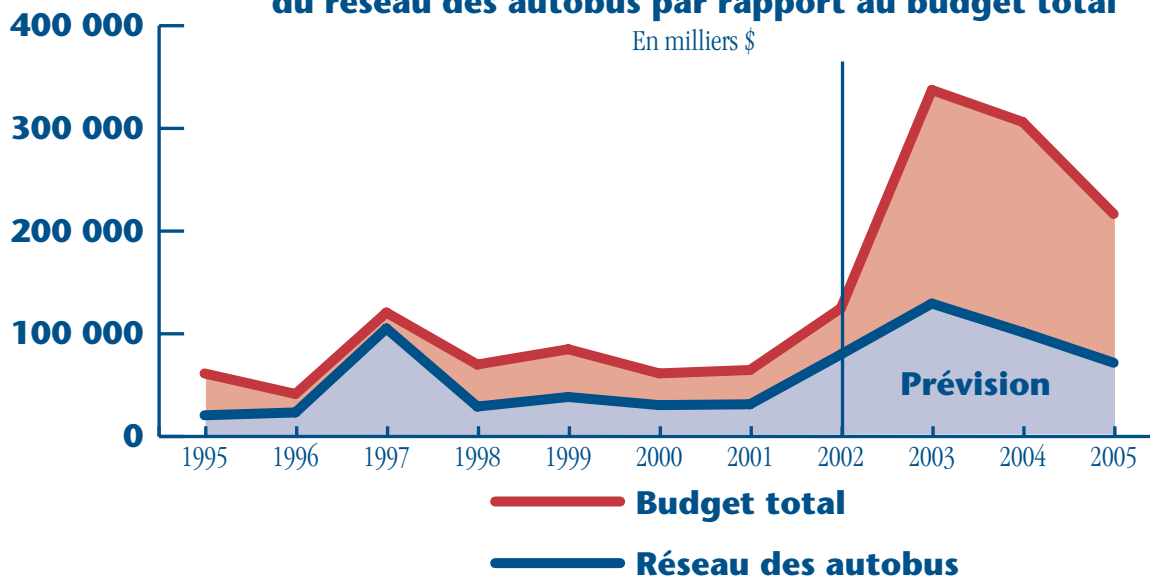
Plus spécifiquement, les débours liés à l'acquisition des nouveaux autobus ont totalisé 304 millions de dollars, soit 84,7 % des dépenses totales du secteur. Le solde des investissements a été consacré essentiellement à la réfection de la carrosserie des autobus non couverts par les garanties prolongées, au renouvellement du parc de véhicules de service et des équipements nécessaires à l'entretien des autobus et au patrimoine immobilier.

Au cours des trois prochaines années, 296 millions de dollars seront injectés dans le réseau des autobus, soit 34,4 % des dépenses d'immobilisations totales de la Société. Ce ratio a beaucoup diminué comparativement aux années précé-

dentes en raison des sommes importantes à investir au réseau du métro. L'acquisition de minibus et d'autobus urbains représente 58,1 % des investissements prévus pour ce secteur, la réfection du patrimoine immobilier utilise 33,9 % et le reste est investi dans le remplacement de véhicules de service, les programmes d'entretien de la flotte d'autobus et le remplacement des équipements et de l'outillage nécessaires à cet entretien. On prévoit aussi à moyen terme le remplacement du système de radiocommunication des autobus. Ce projet n'est pas inclus au présent PTI, car la STM est présentement en recherche de solutions technologiques.

Le recours à l'emprunt demeure le principal mode de financement du secteur et représente environ 85 % des débours, le solde étant financé par l'enveloppe du PEPM comptant.

**Évolution des dépenses d'investissement
du réseau des autobus par rapport au budget total**



Autobus urbains

Achat

L'achat d'autobus à plancher surbaissé constitue un investissement majeur pour la Société. Il s'agit de répondre à un double objectif, le rajeunissement du parc et l'amélioration de l'accessibilité. Ce modèle d'autobus a été retenu, entre autres, pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées qui représentent une part de plus en plus importante de la population.

Entre 2003 et 2007, la Société investira 250,3 millions de dollars (170,7 millions de 2003 à 2005) dans le remplacement de 482 véhicules et dans l'amélioration de la fiabilité des autobus. La livraison de 125 nouveaux véhicules en 2002, de 177 en 2003 et de 77 en 2004 permettra d'éliminer d'ici 2004 les véhicules âgés de plus de 16 ans.

La STM dispose dans son parc de 7 minibus urbains pour desservir les secteurs à faible achalandage ainsi que ceux où les autobus urbains ne peuvent accéder. Au cours de l'année 2003, la STM procédera au remplacement de toute sa flotte actuelle et à l'acquisition de 5 nouveaux minibus urbains au coût de 1,3 million de dollars. Ces derniers permettront d'optimiser l'utilisation de la flotte de véhicules et de répondre à de nouveaux besoins de service.

Entretien

Afin de pouvoir atteindre un objectif de durée de vie utile de 16 ans tout en assurant un service de qualité, la STM applique un programme d'entretien qui prévoit, en plus des révisions et réparations courantes, une révision majeure après la 8e année de service. Un montant de 9 millions de dollars sera affecté à l'entretien du parc d'autobus pour les trois prochaines années, au niveau du PEPM.

Les ressources financières investies dans l'achat et l'entretien permettront de minimiser le nombre de véhicules âgés de plus de 16 ans et de maintenir l'âge moyen du parc autour de 8 ans. D'ici la fin de 2002, la Société mettra au rancart les 137 autobus de type «New Look» de son parc. De plus, les nouveaux véhicules bénéficient d'une garantie prolongée, ce qui devrait aussi contribuer à une meilleure maîtrise des coûts d'entretien.

Évolution du parc d'autobus

	Nombre d'autobus	km parcourus (en millions)
1995	1 657	77,3
1996	1 550	73,7
1997	1 550	72,9
1998	1 595	72,4
1999	1 600	72,4
2000	1 600	70,6
2001	1 600	70,4
2002 (prévision)	1 590	72,4

Types d'autobus

Modèles	Nombre prévu au 31 déc. 2002	% du parc
New look	0	0 %
Classic	935	58,8 %
Plancher surbaissé	655	41,2 %

Âge des véhicules

Année	Parc actif		Parc actif	
	Nombre de véhicules	Âge moyen des véhicules	Nombre de véhicules de plus de 16 ans	
1997	1 550	7,48	191	
1998	1 595	7,55	124	
1999	1 600	7,84	178	
2000	1 600	8,85	238	
2001	1 600	8,49	231	
2002 (prévision)	1 590	8,05	86	
2003	1 590	7,18	10	
2004	1 590	7,47	0	
2005	1 590	7,75	0	

Véhicules de service

La Société possède également un parc de véhicules de service. Ce parc est constitué de 419 véhicules, dont des mini-fourgonnettes, des véhicules-outils, des camions, des véhicules d'atelier et des véhicules spécialisés. Depuis 1990, le renouvellement de ce parc se fait par le programme de remplacement qui tient compte du kilométrage, de l'état de la carrosserie, de la condition mécanique, des coûts d'entretien, du type d'utilisation et du nombre de véhicules disponibles.

L'investissement total requis par le programme, financé par emprunt, sera de 6,6 millions de dollars soit 2,1 millions en 2003, 2,2 millions en 2004 et 2,3 millions en 2005.

Maintien du patrimoine

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

La STM prévoit 36,1 millions de dollars, dont 17,6 millions de 2003 à 2005, pour la rénovation et la modernisation du centre d'entretien majeur (superficie de 280 000 pieds carrés) regroupant les activités de réparation mécanique et de carrosserie d'autobus ainsi que la fabrication et la remise à neuf de pièces. Le début des travaux est reporté à 2003.

Le centre de transport Mont-Royal, âgé de 74 ans, nécessite des rénovations importantes de l'ordre de 11,7 millions de dollars au cours des trois prochaines années.

En janvier 2002, la STM a reçu un avis d'expropriation de la Corporation d'hébergement du Québec en faveur du nouveau centre hospitalier de l'université de Montréal (CHUM), l'obligeant à relocaliser son centre de transport St-Denis et tous les services auxiliaires établis sur ce complexe.

L'emplacement du nouveau centre a été désigné et un projet d'entente quant au mode de remboursement des coûts est en voie d'approbation. Les coûts reliés à cette relocalisation sont de 64,8 millions de dollars dont 51,8 millions pour les immobilisations et 13 millions à titre de compensation pour les frais supplémentaires d'exploitation (ces derniers ne sont pas présentés dans le cadre du PTI). Une partie de ces coûts sera remboursée au comptant par l'expropriant. Pour sa part, le MTQ accordera une subvention de 75 % du solde non remboursé des immobilisations financées par emprunt. Notons qu'une somme de 0,9 million de dollars a été dépensée en 2002. Le PTI 2003-2005 présente donc un montant de 50,9 millions de dollars, dont 16,9 millions sont financés par emprunt.

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 des autobus
Frontenac	1948	1957	Centre de transport
St-Michel	1956/1993		Centre de transport
St-Denis	1958		Centre de transport
Legendre	1973		Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
St-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport

Transport adapté

Le Transport adapté fournit l'accès à un service de transport en commun aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées. En 2001, il y a eu 1 279 000 déplacements et une majorité des utilisateurs empruntent ce service sur une base régulière (quotidienne et hebdomadaire). Les taxis assurent 64 % des déplacements et les minibus 36 %.

Le parc de minibus de la Société est composé de 89 véhicules adaptés spécifiquement aux besoins des personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite. Au cours de la prochaine période, la Société prévoit remplacer 44 véhicules (14 en 2003, 15 en 2004 et 15 en 2005). Le coût du minibus s'élève à 93 700 dollars et représente un investissement total de 4,1 millions de dollars. Il convient de noter que ces montants n'apparaissent pas au présent PTI parce qu'ils sont financés directement par le budget d'exploitation du Transport adapté.

Par ailleurs, afin de favoriser l'accessibilité au réseau régulier des autobus pour les personnes à mobilité réduite, la STM a choisi le modèle d'autobus à plancher surbaissé et, depuis 1998, elle investit dans l'aménagement progressif de ses abribus pour en permettre l'accès aux fauteuils roulants.

Le logiciel «Accès»

En 2002, la STM a entrepris de changer, au coût de 8,4 millions de dollars, le progiciel de gestion des demandes de déplacement. La nouvelle application, opérationnelle en juin 2003, permettra d'automatiser la quasi-totalité des opérations et ainsi d'améliorer le service à la clientèle. L'impact financier, de 2003 à 2005, s'élève à 4,1 millions de dollars.



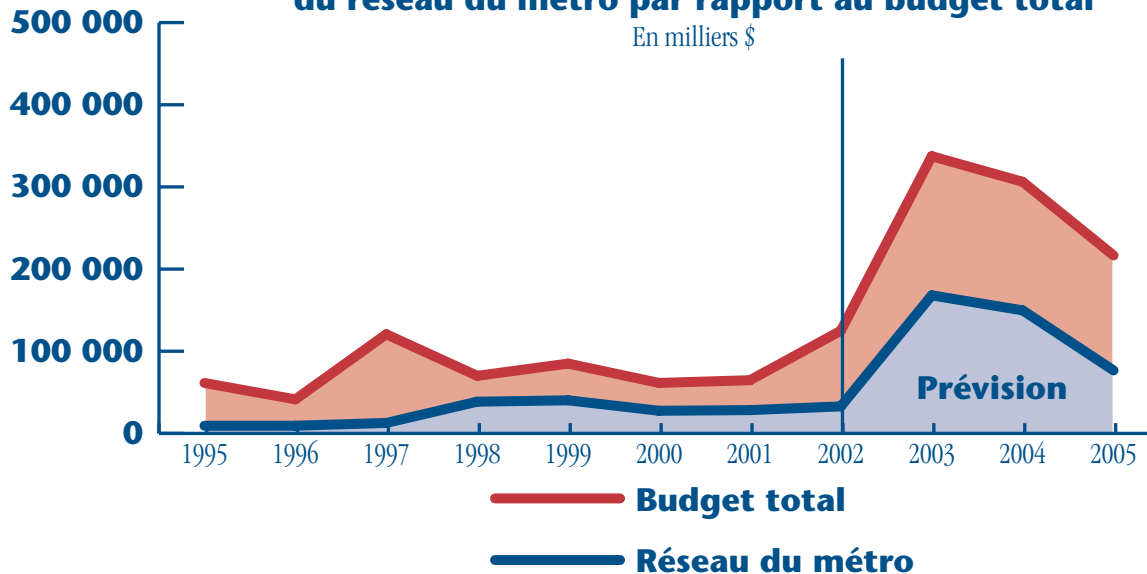
Réseau du métro

Réseau du métro

Pour la période 1995 à 2002, les investissements dans le secteur du métro ont représenté 31,6 % des dépenses en immobilisations de la Société, soit 199 millions de dollars. Le maintien du patrimoine et des infrastructures constitue à lui seul la majorité des dépenses de ce secteur (41,7 %). Le solde des investissements est relié à l'entretien des équipements fixes (38,2 %), à l'entretien périodique majeur des voitures de métro MR-63 et MR-73 (18 %) et à l'achat et à l'entretien des équipements et véhicules de travaux (2,1 %).

Au cours des trois prochaines années, la Société investira dans ce secteur 394 millions de dollars, soit 45,9 % des dépenses totales en immobilisations. Ces investissements se répartissent principalement entre les programmes Réno-Systèmes et Réno-Métro - phase 2. Avec la venue des programmes d'immobilisations d'envergure, le recours à l'emprunt sera de plus en plus important et passera de 73,9 % à 94,9 % au cours des trois prochaines années. Par contre, les investissements les plus importants seront subventionnés au taux de 87,5 %.

Évolution des dépenses d'investissement du réseau du métro par rapport au budget total



Voitures de métro

L'entretien des voitures du métro porte sur les différents éléments mécaniques, électriques, pneumatiques et de carrosserie qui ont atteint la moitié de leur durée de vie et plus.

La Société prévoit renouveler son parc de voitures MR-63 qui, en 2006, atteindra la fin de sa durée de vie utile fixée à 40 ans. À cet effet, des scénarios sont actuellement à l'étude afin de déterminer le moment propice au remplacement de la flotte. Les études d'ingénierie seront réalisées au cours de la période 2003 à 2005. Ce programme, évalué à environ 850 millions de dollars, n'apparaît pas au présent PTI.

Des investissements de plus en plus importants sont nécessaires pour maintenir en service les MR-63 jusqu'à leur remplacement et s'assurer que les MR-73 atteindront leur durée de vie prévue.

Dans le cadre des dépenses d'investissement 2003 à 2005, l'enveloppe comptant du PEPM prévoit 15,8 millions de dollars pour l'entretien des voitures. La modification et la réparation des bogies des voitures MR-63 et MR-73, de même que des travaux majeurs à l'intérieur des voitures MR-73 coûteront à eux seuls 8,9 millions de dollars, soit plus de la moitié des dépenses prévues pour cette période.

Équipements et véhicules de travaux

La STM dispose d'un parc de véhicules de travaux sur rails dédié à l'entretien des tunnels du métro. Ce parc comprend 83 véhicules d'une valeur totale de plus de 30 millions de dollars. La valeur unitaire de chacun des véhicules varie de 65 à 600 milles dollars à l'exception du train dépoussiéreur dont la valeur de remplacement s'élève à près de 10 millions de dollars. Ces véhicules se répartissent en 6 catégories distinctes :

- 25 locotracteurs;
- 2 motrices de triage;
- 1 train dépoussiéreur;
- 1 balai d'aiguillage;
- 50 plates-formes pour le déplacement des équipements et des matériaux requis pour l'entretien;
- 4 éboueurs/aspirateurs.

La plupart de ces véhicules acquis au cours des années 60 et 70 ont dépassé leur durée de vie utile. En plus de l'entretien régulier du réseau, le programme Réno-Systèmes ainsi que le projet de prolongement du métro à Laval mobiliseront une bonne partie du parc. Pour ces raisons, la Société doit devancer son programme de remplacement au cours des deux prochaines années tout en prolongeant la vie utile de certains de ses véhicules actuels.

Pour les années 2003 et 2004, l'investissement requis sera de 12,7 millions de dollars répartis comme suit : 8,1 millions en 2003 pour l'acquisition de 2 aspirateurs sur rails, de 7 nouveaux lorries de 20 pieds, d'un balai d'aiguillage et d'une portion des 14 locotracteurs faisant partie du programme de remplacement des véhicules de service sur rails et 4,6 millions en 2004 pour les derniers locotracteurs non reçus en 2003. De plus, la STM prévoit 1,5 million de dollars au PEPM pour financer des projets d'entretien des véhicules de travaux actuels et le remplacement des équipements nécessaires à l'entretien.

Équipements fixes

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

Installations motorisées :

- 290 escaliers mécaniques;
- 2 tapis roulants;
- 82 postes de ventilation;
- 537 pompes;
- 35 ascenseurs, monte-charge et quais.

Centre de contrôle et contrôle de procédés d'exploitation :

- 79 équipements de télémétrie;
- 5 tableaux de contrôle optique;
- 10 ordinateurs;
- 7 postes de commande;
- 8 postes de terminus;
- chargeurs, onduleurs et batteries.

Énergie d'exploitation :

- 6 postes de district;
- 57 postes de redressement;
- 145 postes secondaires de distribution;
- 110 kilomètres de câble traction;
- 262 kilomètres de câble haute tension;
- 18 groupes électrogènes.

Télécommunications :

- 3 systèmes de radio;
- 1 système de téléphonie privé (3 300 téléphones);
- 1 système de télétransmission (câbles, modems, aiguilleurs et multiplexeurs).

Équipements de voie :

- 300 kilomètres de rail et de barres de guidage;
- 50 000 pièces de roulement;
- 190 appareils de voie;
- 120 000 isolateurs de barres de guidage.

Contrôle de trains :

- 1 032 circuits de voie;
- 72 postes de signalisation;
- 652 kilomètres de câblage;
- 179 mécanismes d'aiguille;
- 136 coffrets de commande et indicateurs;
- 454 contrôleurs d'aiguille;
- 7 zones tests incluant 300 détecteurs divers et 110 ensembles chargeur à batteries.

Équipements de perception :

- 681 tourniquets;
- 378 lecteurs à la volée;
- 81 équipements de contrôle en loge;
- 275 distributrices automatiques de correspondances.

Équipements fixes (suite)

La majorité de ces équipements fixes, principalement dans le réseau initial, ont atteint et parfois dépassé la fin de leur vie utile. De plus, les systèmes de télécommunications et le centre de contrôle montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets ad hoc, dont quelques-uns sont encore en cours (29,4 millions de dollars pour la période 2003-2005), a déjà permis le remplacement ou la réfection majeure de certains équipements fixes du métro. Or, l'envergure des travaux ne permet plus de réaliser des projets ponctuels qui mettent en œuvre des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

La STM, consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des impacts négatifs sur la fiabilité et la sécurité du service, a démarré le

programme Réno-Systèmes. De plus, par la création d'un bureau de projets, issu du partenariat avec la firme de génie-conseil Dessau-Soprin, elle s'est doté des moyens et des ressources pour mener à terme un programme de cette envergure.

Pour la période 2003-2004-2005, la Société prévoit investir dans ce programme 271 millions de dollars financés essentiellement par emprunt. Un montant de 2,7 millions de dollars est aussi prévu au PEPM pour terminer des travaux d'entretien débutés avant la mise sur pied de Réno-Systèmes.

Maintien du patrimoine et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 65 stations et ses 70 kilomètres de tunnels, le réseau du métro est un actif important exigeant des investissements considérables pour son entretien et sa modernisation.

Dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement des systèmes et équipements ayant atteint la fin de leur durée de vie utile, la STM a l'intention de mettre sur pied des programmes d'entretien sur son parc immobilier qui toucheront principalement les éléments suivants :

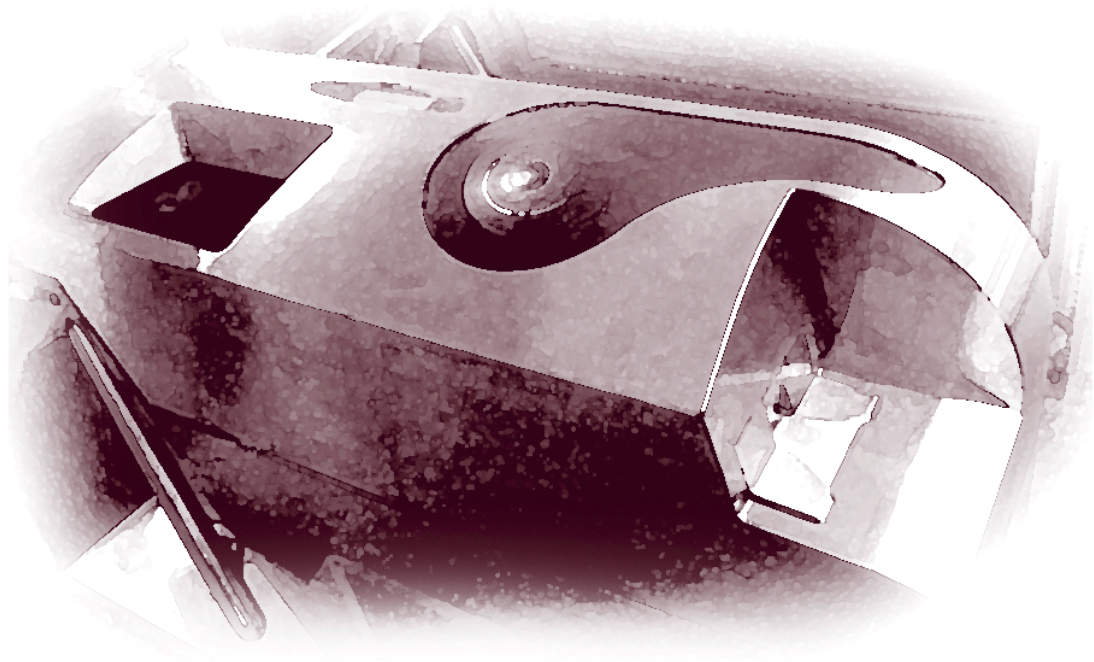
- systèmes et équipements de ventilation, de pompage et électriques;
- infrastructures;
- toitures;
- finis structuraux et marches d'escaliers;
- fenestration;
- éclairage;
- maçonnerie.

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

Or, on a constaté que les structures auxiliaires de l'ensemble du réseau, les 39 stations des prolongements qui n'ont pas été touchées par le programme Réno-Station, de même que plusieurs portions de la voûte des prolongements présentent des signes de détérioration avancée.

La STM a donc l'intention de mettre sur pied la phase deux du programme Réno-Métro visant en priorité la rénovation des structures auxiliaires du métro et, par la suite, des infrastructures et du patrimoine immobilier des prolongements du réseau. Ce programme, au coût total de 77,7 millions de dollars, dont 43,4 millions entre 2003 et 2005, s'échelonnait sur cinq ans. Il représente 79 % du montant prévu pour les projets majeurs d'investissement touchant cette rubrique.

Une somme de 6,1 millions de dollars est également réservée au PEPM, de 2003 à 2005, pour les programmes touchant les immobilisations autres que celles visées par Réno-Métro - phase 2.



Développement du service

Développement du service

Le secteur du développement du service comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle de nouveaux services de transport collectif, d'améliorer la rapidité des services et le confort des utilisateurs.

Afin de soutenir les nouveaux services d'autobus mis en place, la Société a investi, historiquement, dans la modernisation de ses terminus d'autobus en implantant des voies réservées et/ou des mesures préférentielles sur la voie publique et en modernisant les trains de banlieue lorsqu'ils étaient sous sa juridiction. Ces interventions expliquent d'ailleurs la somme de 41,5 millions de dollars investie entre 1995 et 2002 et représentant 6,6 % des investissements totaux de cette période. À titre indicatif, les investissements liés aux trains de banlieue représentaient à eux seuls 32,2 millions de dollars. Or, en 1996, les actifs liés aux trains de banlieue ont été transférés à l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Projets 2003 - 2004 - 2005

Au cours des trois prochaines années, la Société a prévu dépenser 115 millions de dollars pour le développement des services, soit 13,4 % des dépenses en immobilisations totales. Le recours à l'emprunt représentera la principale source de financement dans une proportion de 98,4 %.

La majeure partie des investissements consacrés à ce secteur portera sur l'acquisition d'un système de vente et de perception. En effet, la Société prévoit investir 94,5 millions de

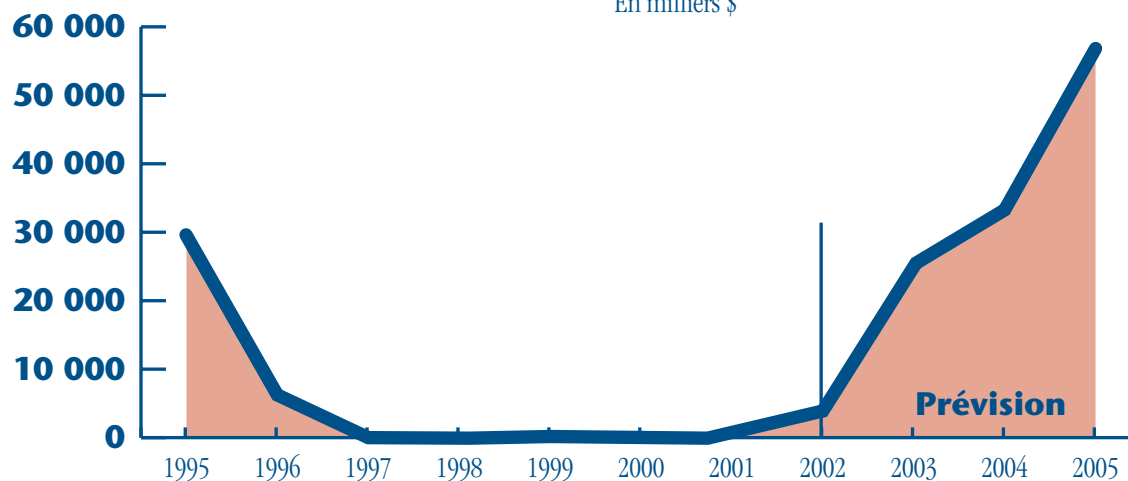
dollars entre 2003 et 2005 (98 millions pour le projet total jusqu'en 2007) pour la mise en service de ce nouveau système qui a pour objectif la réduction des coûts d'exploitation et l'amélioration de la perception, de la sécurité des recettes et du service à la clientèle.

Dans le cadre de la vision d'entreprise, la STM s'est fixé comme objectif d'améliorer le niveau de satisfaction de la clientèle et d'augmenter la rapidité de son service d'autobus. Elle a donc établi un plan d'intervention sur le réseau pour un montant de 18,8 millions de dollars. De cette somme, 5,4 millions seront consacrés à l'aménagement de terminus et 13,4 millions à la mise en place de voies réservées ou de mesures préférentielles.

Enfin, la Société poursuit le programme élaboré en 1997, pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite à son réseau régulier. Un des volets consiste notamment à rendre les abribus accessibles aux personnes en fauteuil roulant en supprimant la marche à l'entrée. Ce volet se poursuivra de 2003 à 2005 avec un investissement de 0,8 million de dollars au PEPM. Elle prévoit également investir 1 million de dollars supplémentaire au PEPM pour l'entretien des abribus.

Évolution des investissements

En milliers \$





Technologies de l'information et autres projets

Technologies de l'information et autres projets

Le présent secteur comprend les projets informatiques et ceux du patrimoine de l'entreprise qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des autres secteurs mentionnés. Au cours de la période 1995-2002, la Société a investi un montant de 19,7 millions de dollars, soit 3,1 % des dépenses totales d'investissement. Historiquement, ces investissements ont été financés par emprunt dans une proportion de 40,4 % et servaient majoritairement à des fins informatiques. Le passage à l'an 2000 et la première phase de l'implantation du progiciel R/3 de la firme SAP sont les principaux projets de ce secteur.

Projets 2003 - 2004 - 2005

La STM investira 38,1 millions de dollars, soit 4,4 % des dépenses totales en immobilisations, principalement dans la modernisation et le développement des applications informatiques. L'implantation des modules SAP pour la gestion de l'entretien et de l'approvisionnement coûtera 18,7 millions de dollars pour la période de 2003 à 2005. L'acquisition et l'implantation d'un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC) débuté en 2002, se poursuivra au cours des trois prochaines années pour un montant de 12,8 millions de dollars.

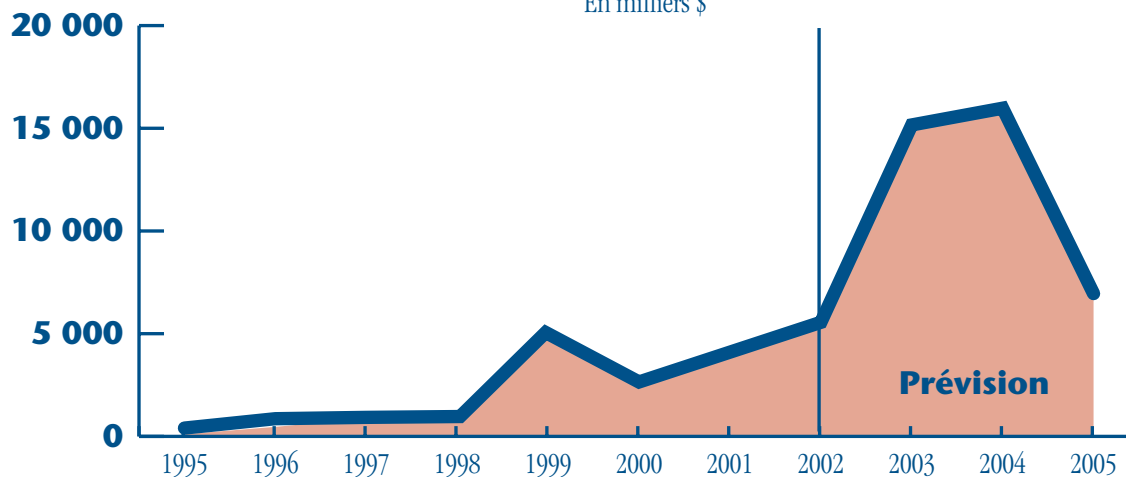
De plus, la Société prévoit développer une stratégie alternative de formation «e-learning». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne auprès des participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu dans ce projet de 2003 à 2005 est de 1,5 million de dollars.

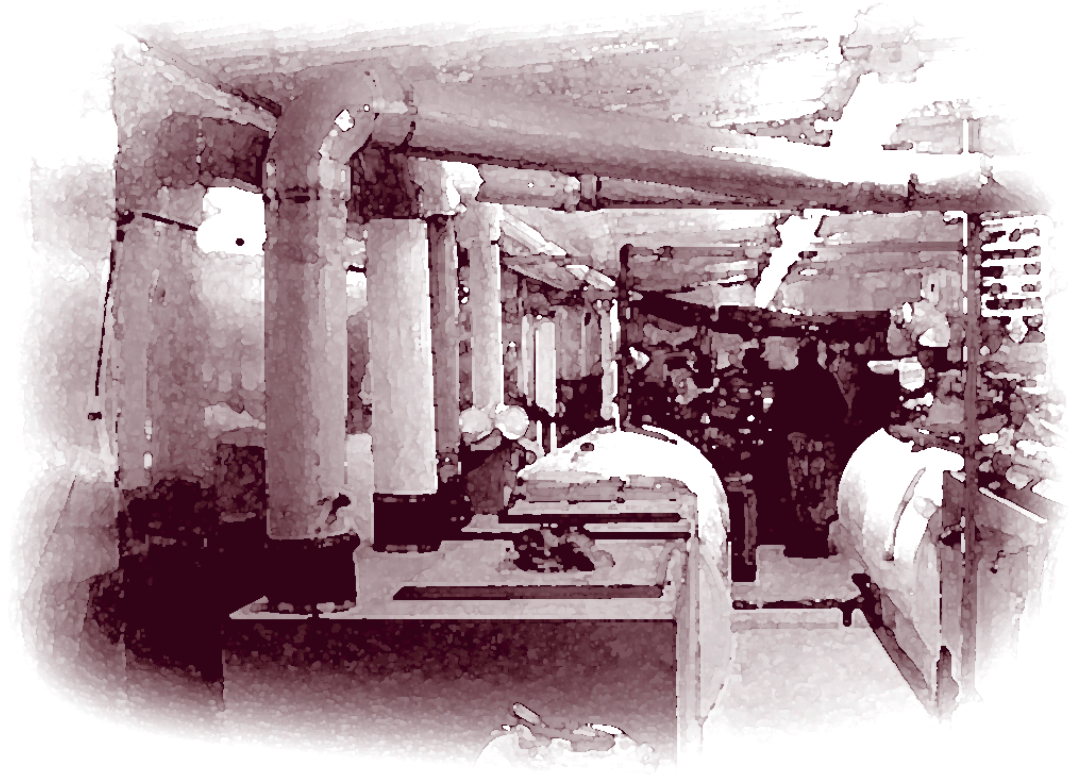
Finalement, le projet SCAD permettant de doter les autobus à plancher surbaissé d'un système de collecte automatique de données, de même que le projet de mise à jour des serveurs et télécommunications, se termineront en 2003 avec un investissement de 0,8 million de dollars.

La presque totalité de ces investissements sera faite par voie d'emprunt. D'autres projets d'immobilisations de moindre envergure seront financés par le fonds de roulement pour un montant total de 4,2 millions de dollars de 2003 à 2005.

Évolution des investissements

En milliers \$





Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

De 1995 à 2002, la STM a investi un montant de 10,6 millions de dollars dans ce secteur, soit 1,7 % de la totalité des investissements réalisés au cours de cette période. Une somme de 3,2 millions a été injectée pour la mise en conformité avec les normes environnementales et 7,4 millions pour des projets visant à assurer la santé et la sécurité des clients et des employés.

Dans la majorité des cas, la nature de ces projets ne correspond pas au cadre des différents programmes d'aide municipale, provinciale ou fédérale. En conséquence, le principal mode de financement demeure l'enveloppe comptant dédiée à l'entretien périodique majeur.

Projets 2003 - 2004 - 2005

Afin de respecter les diverses lois et réglementations sur l'environnement et la santé et la sécurité des personnes, la Société prévoit dépenser près de 16,4 millions de dollars pour la période 2003 à 2005.

Une somme de 6,9 millions de dollars sera consacrée au nettoyage des systèmes de ventilation, à la réfection des sous-quais et des tunnels de service, au remplacement des échelles

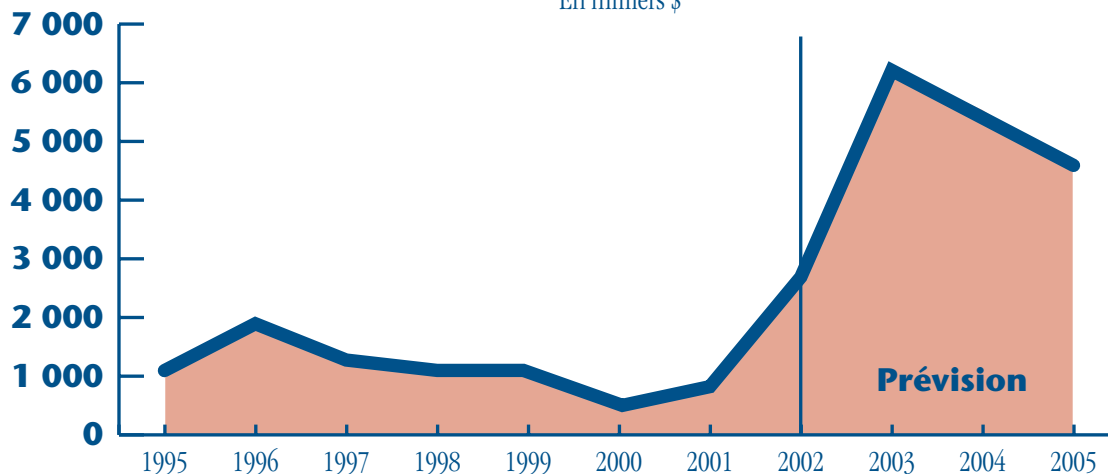
d'évacuation ainsi qu'à divers projets permettant d'assurer une meilleure sécurité aux employés et un service de transport en commun plus sécuritaire pour tous.

Dans l'optique du respect des normes environnementales, la STM dépensera 9,5 millions de dollars pour la période 2003 à 2005. Ces montants permettront de terminer l'enlèvement et le remplacement des produits à base d'amiante, de décontaminer les sols et de modifier les postes de ventilation qui ne respectent pas les normes de bruit, ce qui cause de nombreuses plaintes de la part des riverains.

Les dépenses du secteur des normes environnementales et de la santé et de la sécurité représentent 1,9 % des dépenses totales en immobilisations.

Évolution des investissements

En milliers \$



Impacts financiers

Impacts financiers

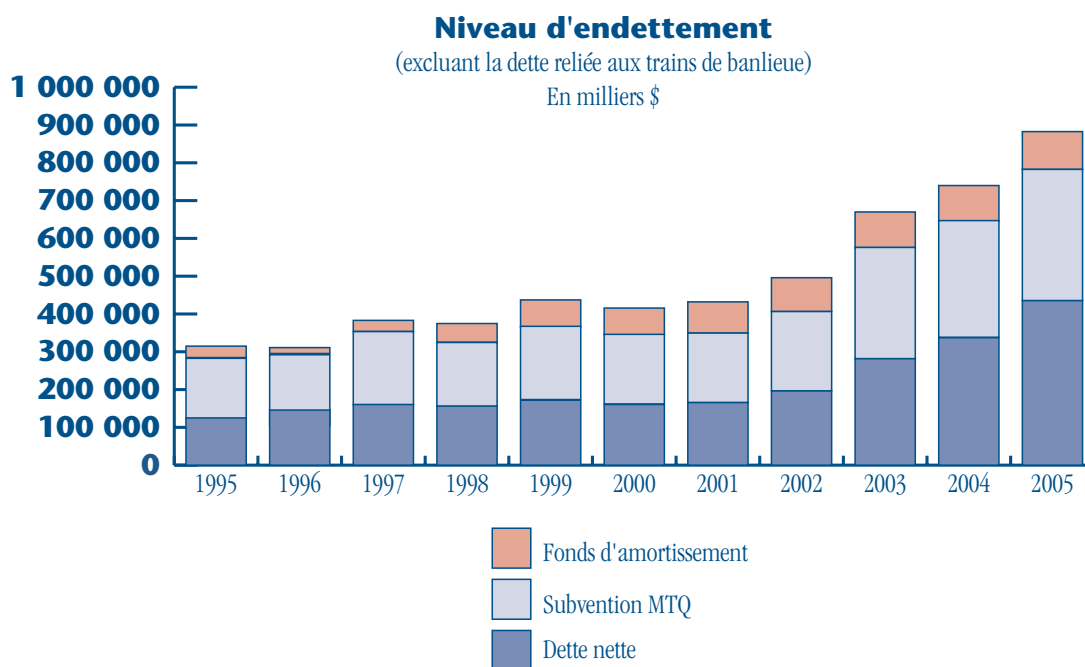
De 1995 à 2002, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 8,2 %. Pour la période de 2003 à 2005, elle passera à 26 %. Depuis plusieurs années, la participation des partenaires financiers dans le financement du transport en commun n'a pas suivi le rythme de croissance des dépenses de la Société, contribuant à l'augmentation des besoins de financement.

Les dernières années furent consacrées, entre autres, à la préparation de grands projets tels le programme Réno-Systèmes, le projet de vente et de perception, le programme Réno-Métro - phase 2 ainsi qu'au nouveau contrat à long terme d'acquisition d'autobus urbains. De plus, une étude est présentement en cours pour le remplacement des voitures de métro (MR-63). Les besoins de financement seront donc accrus au cours des prochaines années étant donné la nécessité de remplacer ou de rénover les actifs vieillissants ainsi que pour continuer d'offrir un service adapté aux besoins de la clientèle.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation (dette reliée aux trains de banlieue non-incluse) totalisera 496 millions de dollars en 2002 et 882,6 millions en 2005. La

répartition de la dette prévue en 2002 est de 210,1 millions de dollars subventionnés, 196,3 millions assumés par la Société et 89,6 millions de dollars accumulés dans les fonds d'amortissement. En 2005, cette répartition sera de 347,3 millions de dette subventionnée, 435,3 millions à la charge de la Société et 100 millions dans les fonds d'amortissement.

Au cours des trois prochaines années, une partie importante des projets majeurs d'investissement (612,1 millions de dollars), ainsi qu'une part de l'entretien périodique majeur (42,2 millions de dollars) seront financés par des emprunts, ceci aura un impact important sur le niveau d'endettement et sur le service de la dette net de la Société. Le solde des investissements aux projets majeurs sera financé en partie au comptant par nos partenaires financiers et en partie par le fonds de roulement de la STM. Les autres projets du PEPM (42 millions de dollars) seront, quant à eux, inscrits au budget d'exploitation.



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dette totale	314 900 \$	349 100 \$	383 100 \$	374 800 \$	437 245 \$	415 658 \$	432 037 \$	495 983 \$	669 874 \$	739 858 \$	882 593 \$
Fonds d'amortissement	30 162 \$	15 599 \$	29 222 \$	49 401 \$	71 716 \$	70 887 \$	82 731 \$	89 505 \$	93 970 \$	93 970 \$	99 976 \$
Subvention MTQ	159 798 \$	187 700 \$	193 440 \$	169 139 \$	193 816 \$	184 266 \$	183 774 \$	210 136 \$	294 275 \$	308 689 \$	347 301 \$
Dette nette	124 940 \$	145 801 \$	160 438 \$	156 260 \$	171 713 \$	160 505 \$	165 532 \$	196 342 \$	281 629 \$	337 199 \$	435 316 \$

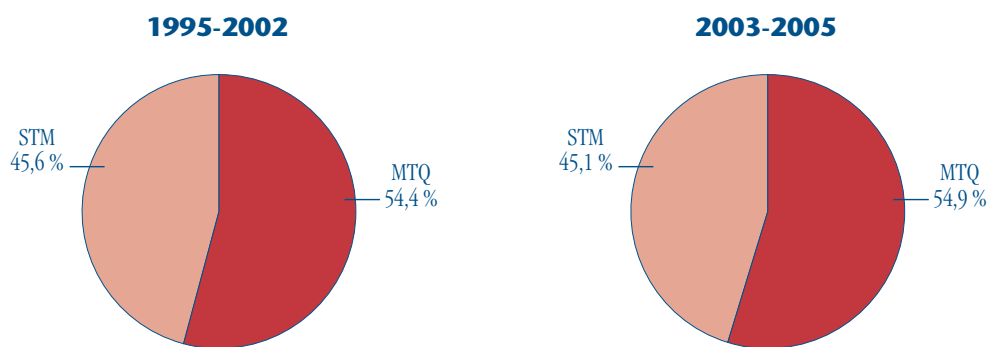
Impacts des dépenses d'investissement sur le service de la dette et sur le budget d'exploitation

En raison de la forte croissance du niveau d'endettement, le service de la dette total (excluant le service de la dette des trains de banlieue) devrait se situer à 89,1 millions de dollars en 2003 pour atteindre 121,4 millions en 2005. Ceci représente un taux de croissance moyen annuel de 18,1 % par rapport à 5,7 % pour la période 1995 à 2002. L'augmentation est atténuée par la poursuite de la démarche, amorcée par la Société en 1999, ayant pour but l'appariement du terme des emprunts à long terme à la durée de vie utile des projets financés. De plus, le service de la dette aura une crois-

sance plus faible que la dette principalement due au taux de subvention plus élevé sur de grands projets tels que Réno-Systèmes (41,7 % du MTQ, 33,3 % «comptant» du fédéral et 12,5 % «comptant» de l'AMT).

La portion du service de la dette admissible à une subvention, selon les modalités du Programme d'aide au transport en commun, passera donc de 54,4 % pour la période de 1995 à 2002 à 54,9 % pour la période de 2003 à 2005.

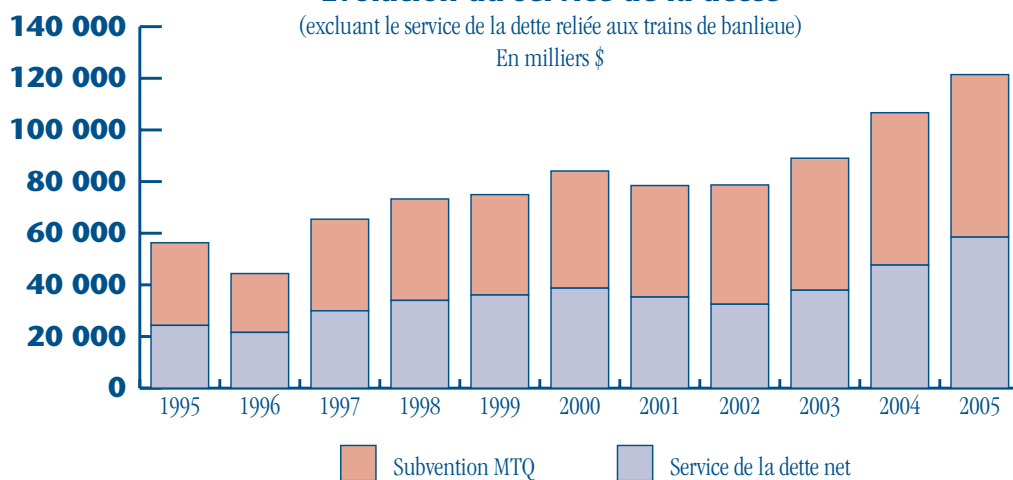
Pourcentage de la dette assumée par les partenaires



En 2003, le service de la dette net, après subvention, sera de 37,9 millions de dollars, représentant une augmentation de 5,4 millions par rapport à la prévision 2002.

Par la suite, le nouveau service de la dette net sera respectivement en 2004 et 2005 de 47,7 et de 58,5 millions de dollars tel que présenté au tableau ci-après.

Évolution du service de la dette



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Service de la dette brut	56 309	44 393	65 431	73 267	74 955	84 105	78 473	78 703	89 059	106 673	121 441
Subvention	31 993	22 799	35 478	39 285	38 878	45 375	43 200	46 206	51 127	59 010	62 956
Service de la dette net	24 316	21 594	29 953	33 982	36 077	38 730	35 273	32 497	37 932	47 663	58 485

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Tous les secteurs					
	Prévision				Total
(en milliers de dollars)	2002	2003	2004	2005	2003-2005
Émissions courantes (excluant les trains)					
Service de la dette brut	78 702	82 893	72 481	63 546	218 920
Subventions	46 205	47 865	41 212	34 516	123 593
Service de la dette net	32 497	35 028	31 269	29 030	95 327
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	0	6 166	34 192	57 895	98 253
Subventions	0	3 262	17 798	28 440	49 500
Service de la dette net	0	2 904	16 394	29 455	48 753
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	78 702	89 059	106 673	121 441	317 173
Subventions	46 205	51 127	59 010	62 956	173 093
Service de la dette net	32 497	37 932	47 663	58 485	144 081
Remboursement AMT	(363)	(358)	(267)	(344)	(969)
PEPM comptant	12 900	14 000	14 000	14 000	42 000
Projets financés par fonds de roulement	1 400	1 400	1 400	1 400	4 200
Impact net sur le budget d'exploitation	46 434	52 974	62 796	73 541	189 311
Trains de banlieue					
	Prévision				Total
(en milliers de dollars)	2002	2003	2004	2005	2003-2005
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	14 281	8 729	7 288	7 291	23 308
Subventions	14 278	8 726	7 288	7 133	23 147
Service de la dette net	3	3	0	158	161
Remboursement AMT	-3	-3	0	-158	-161
Impact net sur le budget d'exploitation	0	0	0	0	0

Fiches de projets

Fiche de projet

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 350005-01

Titre : Acquisition de minibus urbains

Nature : Le projet consiste à remplacer 4 autobus urbains par 4 minibus urbains sur les lignes peu fréquentées tel que : 52x - Liège, 74 - Bridge, 75 - De la Commune et 116 - Lafleur / Norman.
De cette façon, les minibus acquis permettront de dégager 4 autobus urbains pour une utilisation optimale et ainsi améliorer la disponibilité des autobus pour l'ensemble de la flotte et assurer la sortie quotidienne.

Justification : Dans le cadre de sa vision d'entreprise, la STM s'est fixé l'objectif d'atteindre 90 % de niveau de satisfaction de la clientèle pour le service offert. Une des stratégies retenue consiste à une meilleure adaptation du réseau à l'évolution des besoins de la clientèle et ce, en favorisant un réseau de minibus urbains.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	500
2004	
2005	
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	500
Total	
2003-2007	500

Taux de subvention : 50 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 350005

Titre : Remplacement des minibus urbains

Nature : Le projet consiste à remplacer les 7 véhicules actuels et en ajouter un nouveau, afin de répondre à la demande, particulièrement les services offerts sur les lignes 251 – minibus Sainte-Anne et 255 – minibus Gouin / Notre-Dame.

Le règlement d'emprunt R-016 a été adopté au montant de 755 milles dollars pour financer l'acquisition de ces 8 minibus urbains.

Justification : L'acquisition des minibus urbains assurera le maintien de la disponibilité de véhicules aux centres de transport Saint-Laurent et Anjou pour la livraison du service planifié. Le huitième minibus urbain servira dans le cadre de projets-pilotes sur des lignes d'autobus afin d'étudier la faisabilité d'y introduire ces véhicules en remplacement des autobus urbains.

Dans la perspective de sa vision d'entreprise, la STM s'est fixé comme objectif d'atteindre 90 % de niveau de satisfaction de la clientèle pour le service offert. Une des stratégies consiste à adapter le réseau à l'évolution des besoins de la clientèle en développant un réseau de minibus urbains.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	755
------	-----

2004	
------	--

2005	
------	--

2006	
------	--

2007	
------	--

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	755
Total	
2003-2007	755

Taux de subvention : 50 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 201111-531001

Titre : Remplacement des autobus urbains 2001-2007 et amélioration de la fiabilité des APS en service

Nature : Le projet a pour but l'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé (APS). Ces achats permettront de diminuer l'âge moyen de la flotte de véhicules, d'avoir le nombre requis d'autobus afin d'offrir le service à nos clients et d'accroître le nombre de lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le projet inclut aussi un montant de 18 millions de dollars alloué pour l'amélioration de la fiabilité des autobus APS en service, en corrigeant des éléments défectueux non couverts par les garanties du manufacturier.

Livraisons :	No. 531001	CA-103	2003	100
	No. 201111	CA-118	2003	77
	No. 201111	CA-118	2004	77
	No. 201111	CA-118	2005	77
	No. 201111	CA-118	2006	77
	No. 201111	CA-118	2007	74
	Total			482

Justification : La Société base sa politique de remplacement des autobus urbains sur une durée de vie utile de 16 ans, telle qu'acceptée dans le cadre des subventions du ministère des Transports du Québec. Les achats d'autobus prévus en 2001 et 2002 font l'objet du règlement d'emprunt CA-103. Les achats couvrant la période 2003 à 2007 inclusivement seront financés par le règlement d'emprunt CA-118.

Les difficultés rencontrées par le fournisseur ont occasionné un retard dans la réception des autobus de la commande 2000 dont la livraison était prévue en 2001 et 2002. Par conséquent, la STM recevra les 100 derniers autobus de cette commande en 2003. Il y aura donc chevauchement des réceptions en 2003 pour les commandes 2000 et 2003.

Au cours de 2001, la STM a dressé un bilan complet de la situation concernant l'investissement pour l'acquisition d'autobus notamment en terme de qualité et de fiabilité du produit et en terme d'amélioration d'affaire et d'amélioration technologique par le fournisseur. Ce bilan a amené la Société à déposer un appel d'offre en vue d'acheter 382 autobus urbains dans le cadre d'un futur contrat à long terme de cinq ans qui vise à réduire les risques commerciaux et à améliorer le cadre dans laquelle la STM évolue en matière d'approvisionnement d'autobus urbain.

De plus, compte tenu que les problèmes de conception et de fiabilité des premiers véhicules APS ont des effets de plus en plus négatifs sur le budget d'exploitation de la Société et sur l'offre de service, la STM prévoit investir afin d'améliorer la fiabilité des APS en service. Une aide gouvernementale spéciale a été accordée par décret à toutes les sociétés de transport affectées par ces problèmes pour couvrir une partie de ces coûts.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	80 602
2004	47 497
2005	42 674
2006	40 674
2007	38 875

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	170 773
Total	
2003-2007	250 322

Taux de subvention : 50 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 358540

Titre : Centre d'entretien majeur des autobus urbains

Nature : Le centre d'entretien majeur des autobus urbains (l'atelier Crémazie) a atteint un niveau de désuétude avancée. Plusieurs scénarios ont été étudiés. Le projet retenu consiste en la réfection et le réaménagement des installations de ce bâtiment.

Le projet couvre les volets suivants :

- le maintien en bon état de l'actif;
- la mise en conformité aux normes;
- l'amélioration de conditions de travail;
- la réorganisation des espaces de travail.

Certaines interventions jugées urgentes seront à réaliser durant la préparation des plans et devis.

Justification : Du point de vue opérationnel, les principales lacunes observées à l'atelier Crémazie portent sur le manque d'espace et sur les installations mal adaptées aux autobus à plancher surbaissé.

La réfection et le réaménagement des installations auront pour avantage :

- de restaurer les composantes de l'enveloppe du bâtiment et de les rendre conformes aux normes en vigueur;
- d'améliorer l'efficacité et l'efficiences des activités de production;
- d'offrir un environnement de travail approprié et salubre.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	1 046
2004	7 594
2005	9 001
2006	11 941
2007	6 485

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	17 641
Total	
2003-2007	36 067

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 922310

Titre : Relocalisation du complexe St-Denis

Nature : La nature du projet consiste à relocaliser les installations du complexe Saint-Denis dans un bâtiment neuf. Le bâtiment sera érigé sur un terrain situé sur la rue Hochelaga, à l'intersection du boulevard de l'Assomption.

Justification : En décembre 1999, la STM reçoit un avis d'imposition de réserve de la Corporation d'hébergement du Québec, afin de permettre la construction du nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) sur le complexe St-Denis qu'elle occupe présentement. Le complexe St-Denis comprend :

- un centre de transport de 203 places d'autobus (centre St-Denis);
- un centre d'entretien et de projets spéciaux (centre Bellechasse);
- un centre d'entretien et d'entreposage pour les câbles électriques du métro (centre Saint-Dominique);
- un centre administratif et de formation pour le service des incendies (centre de prévention des incendies);
- une ancienne sous-station électrique servant d'entrepôt.

En janvier 2002, la STM reçoit un avis d'expropriation pour les installations visées par l'avis de réserve. Dès lors, un comité de négociation a été mis en place pour définir les termes et conditions de la relocalisation et plus particulièrement pour négocier l'indemnité à verser par le gouvernement du Québec à la STM. Un projet d'entente est présentement en voie d'approbation par Québec.

Les montants suivants seront revus une fois le projet d'entente signé. L'investissement total en immobilisations est de 51,8 millions de dollars. Ce montant sera financé par deux sources de fonds différentes soit 17,3 millions par règlement d'emprunt (subventionné à 75 %) et 34,5 millions versés au comptant par l'expropriant à titre d'indemnité.

Une partie des coûts est déjà encourue et financée en 2002. La portion présentée au PTI 2003-2005 est de 50,9 millions de dollars, dont 16,9 millions financés sur emprunt.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	20 363
2004	30 544
2005	
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	50 907
Total	
2003-2007	50 907

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt et indemnité comptant

Fiche de projet

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 634369

Titre : Réhabilitation du centre de transport Mont-Royal

Nature : Le centre de transport Mont-Royal construit en 1928 démontre, après 74 ans de loyaux services, d'importantes lacunes nécessitant des travaux au niveau du pavage, de l'architecture, de la structure, de la mécanique du bâtiment, de la mécanique générale, de l'électricité et de l'environnement. La réhabilitation de ce centre de transport a pour objectif de remettre aux normes les installations et équipements et d'effectuer les rénovations nécessaires pour maintenir ce centre en service.

Ces investissements seront faits sur une période de 3 ans.

Justification : Au cours de l'année 2001, une étude diligente de l'état des bâtiments du centre de transport Mont-Royal a été effectuée par la firme Dessau-Soprin. Cette étude de faisabilité technique et financière a été effectuée dans le cadre de la relocalisation de bâtiments de la STM pour le projet de construction du nouveau CHUM sur le site actuel du centre de transport St-Denis.

La vérification de l'état des bâtiments du centre de transport Mont-Royal a été faite dans l'optique que les bâtiments soient conformes de façon générale au Code de la construction du Québec – chapitre 1, Bâtiment et code national du bâtiment – Canada 1995 (CNB 95) ainsi qu'aux exigences de l'Office des normes du gouvernement canadien (O.N.G.C.), de l'Association des normes canadiennes et de la Loi sur l'économie d'énergie. L'inspection couvrait également les aspects environnementaux pour les matériaux et les réservoirs souterrains.

Les relevés d'inspection effectués par le consultant ont soulevé plusieurs problèmes, considérant les codes et normes en vigueur. Ainsi, plusieurs correctifs sont requis pour le maintien du bâtiment et de ses installations qui ont atteint depuis longtemps la fin de leur durée de vie (40 ans) et pour la mise en conformité aux normes. Le règlement d'emprunt R-007 au montant de 11,7 millions de dollars a donc été adopté.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	3 802
2004	5 207
2005	2 690
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	11 699
Total	
2003-2007	11 699

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Secteur : Secteur autobus

No de projet : 530866

Titre : Remplacement du système «ACCÈS»

Nature : Le projet concerne le remplacement du système «ACCÈS» au centre de Transport adapté qui supporte la gestion du service depuis la demande de transport du client jusqu'à l'exécution du déplacement.

Justification : Le nombre de déplacements assurés annuellement par le centre est passé de 175 000 en 1981 à plus de 1,36 million prévu en 2002 soit une hausse de 678 %. Le remplacement du système «ACCÈS» permettra d'améliorer le service à la clientèle en facilitant l'accès au centre d'appels, en réduisant le temps de traitement des demandes et en améliorant la ponctualité.

Le projet, qui a débuté en 2001 et se terminera en 2003, nécessitera un investissement total de 8,4 millions de dollars avant les frais financiers dont 7,7 millions sont prévus au règlement d'emprunt CA-106. En octobre 2001, une subvention totalisant 6,2 millions (75 % des coûts prévus) a été octroyée à même le programme Travaux d'Infrastructures Canada-Québec 2000. Cette subvention au comptant réduira les sommes prévues à l'emprunt.

Selon l'analyse financière réalisée, le projet est financièrement intéressant sur une période de 5 ans. En effet, le progiciel retenu permettra de réaliser des gains d'optimisation sur la route (entre 6,2 millions et 9 millions de dollars), de réaliser un meilleur contrôle des courses de taxis et de réduire certains coûts récurrents de formation et d'opération. Par le fait même, il sera possible de mieux répondre à l'augmentation grandissante de la demande.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	4 138
2004	
2005	
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	4 138
Total	
2003-2007	4 138

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt et subvention comptant

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : 721783-890877

Titre : Programme de remplacement des véhicules de service sur rails

Nature : Il s'agit d'un programme d'acquisition de véhicules de service sur rails (couramment appelés véhicules de travaux) qui serviront à l'entretien de la voie et à réaliser les travaux et les transports de matériaux et d'équipements requis pour le programme Réno-Systèmes et pour la réalisation du prolongement du métro vers Laval. Un montant de 1,9 million de dollars permettra le remplacement de deux aspirateurs sur rails au cours de 2003 et sera financé par le règlement d'emprunt CA-102 tel que modifié par le R-003. L'achat des 14 locotracteurs au coût de 10,3 millions de dollars sera financé par le règlement d'emprunt R-004.

Justification : La plupart des véhicules sur rails datent de l'époque de la construction du métro (1960-1970) et ont donc atteint la fin de leur vie utile. L'inventaire est composé de 83 véhicules d'une valeur de plus de 30 millions de dollars.

La capacité totale actuelle du parc de véhicules de travaux est présentement utilisée pour assurer la réalisation des programmes d'entretien du réseau existant du métro et ne peut donc répondre aux besoins générés par les projets majeurs.

Les besoins de transports de matériaux et d'équipements et de réalisation de travaux en tunnel et en station générés par les projets Réno-Systèmes et prolongement du métro vers Laval nécessitent l'augmentation de la flotte de véhicules pour les années critiques de leur réalisation. Les investissements requis en 2003 et 2004 visent notamment le remplacement de 8 locotracteurs d'une capacité de 450 H.P., de 6 petits locotracteurs d'une capacité de 250 H.P., d'un balai d'aiguillage et de l'achat de 7 nouveaux lorries de 20 pieds. L'envergure des travaux de Réno-Systèmes et du prolongement du métro oblige la Société à devancer les achats prévus dans ce programme.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	8 133
------	-------

2004	4 587
------	-------

2005	
------	--

2006	
------	--

2007	
------	--

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total

2003-2005	12 720
-----------	--------

Total

2003-2007	12 720
-----------	--------

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : Projets multiples
(voir tableau des projets majeurs)

Titre : Maintien des équipements fixes - divers projets

Nature : Ces projets visent le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés principalement sur le réseau initial.

Le remplacement de certains équipements a débuté en 1997, avant la mise sur pied du programme Réno-Systèmes. Parmi les divers projets instaurés en 1997, on retrouve les projets reliés aux équipements de contrôle de trains financés par le règlement d'emprunt CA-52 ainsi que le remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse prévu au CA-58. Le programme s'est poursuivi avec l'adoption du règlement d'emprunt CA-109 en juin 2001 qui finance d'autres projets d'équipements fixes du métro concernant l'énergie d'exploitation dont les projets d'amélioration de l'éclairage en tunnel.

Justification : Près de la moitié du réseau est en service depuis 35 ans alors que l'autre partie du réseau constituée par les prolongements varie entre 13 et 25 ans. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier du métro, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, la planification des divers projets (CA-52, CA-58 et CA-109) relatifs aux équipements fixes du métro sera intégrée à celle des travaux du programme Réno-Systèmes afin de minimiser la perturbation des opérations du métro et de maintenir la sécurité de l'exploitation.

Ces coûts d'investissement représentent 68,9 millions de dollars dont 39,5 millions ont déjà été encourus dans les années passées. Le montant présenté au PTI 2003-2005 est de 29,4 millions de dollars.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	16 031
2004	9 238
2005	4 161
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	29 430
Total	
2003-2007	29 430

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : Projets multiples
(voir tableau des projets majeurs)

Titre : Programme de maintien des équipements fixes - phase 1 (Réno-Systèmes)

Nature : Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés principalement sur le réseau initial. La valeur de ces équipements est de l'ordre de 1 milliard de dollars. Cet investissement majeur sera financé par le règlement d'emprunt CA-116 tel que modifié par le R-013 et R-013-1. En 2002, une somme de 15,9 millions de dollars sera dépensée pour le programme Réno-Systèmes. Les catégories d'équipements visées sont : les équipements des installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes du centre de contrôle et des télécommunications.

Justification : Près de la moitié du réseau est en service depuis 35 ans alors que l'autre partie du réseau constituée par les prolongements varie entre 13 et 25 ans. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier du métro, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

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

Le total du programme Réno-Systèmes représente des coûts d'investissement de l'ordre de 677 millions de dollars avant frais financiers jusqu'en 2010. Ces dépenses représentent 296 millions de dollars pour la phase 1 et 381 millions de dollars pour la phase 2. Une partie des coûts étant déjà encourue en 2001 et 2002, la portion qui est présentée au PTI 2003-2005 est de 271 millions de dollars.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	109 332
2004	113 136
2005	48 487
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	<u>270 955</u>
Total	
2003-2007	<u>270 955</u>

Taux de subvention : 87,5 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : 634370-810036

Titre : Programme de rénovation des stations, structures auxiliaires et tunnel du métro (Réno-Métro - phase 2)

Nature : Le programme Réno-Métro - phase 2 a pour but de rénover :

- les structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Il n'y a jamais eu de programme de réfection pour ces structures. Les travaux prévus consistent principalement à réparer les zones de béton détériorées, lâches ou fissurées, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles d'accès et les paliers d'accès requis pour entretenir les équipements fixes, remplacer des équipements électriques désuets, remplacer la tuyauterie et effectuer des travaux d'aménagement extérieur pour un investissement de 19,7 millions de dollars;
- les diverses stations des prolongements du métro qui présentent en partie ou en totalité des signes de détérioration avancée causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglacage au niveau des structures, des finis de plancher et des marches d'escalier, pour une somme de 41,7 millions de dollars;
- le tunnel des prolongements du métro qui affiche des signes de détérioration. Des travaux de réparation qui totalisent 9,6 millions de dollars sont nécessaires afin de conserver l'infrastructure des tunnels en bon état.

Justification : La phase 1 a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement les stations et le tunnel du réseau initial. Pour la phase 2, en incluant les montants prévus pour la gestion de projet et le transport en tunnel, un investissement majeur de 77,3 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection des structures auxiliaires du réseau des prolongements du métro.

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

Cet investissement de 77,3 millions de dollars inclura une somme de 59,9 millions de dépenses admissibles à une subvention.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	14 487
2004	12 116
2005	16 439
2006	16 052
2007	18 242

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	43 042
Total	
2003-2007	77 336

Taux de subvention : 87,5 % des dépenses admissibles

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : 721621-01

Titre : Agrandissement de l'atelier de la voie

Nature : Les prolongements du métro nécessiteront un ajout d'équipements et d'infrastructures de l'ordre de 25 %. Un espace additionnel d'atelier est requis pour en réaliser l'entretien. Cet espace supplémentaire sera financé au coût de 2,4 millions de dollars par le règlement d'emprunt R-004. Une partie des coûts étant déjà encourue en 2002, la portion présentée au PTI 2003-2005 est de 2,3 millions de dollars.

Justification : La STM possède trois ateliers d'entretien de la voie où sont regroupés les véhicules de travaux et les activités d'entretien des tunnels et des équipements de voie. Ces ateliers sont situés au Plateau Youville, à la station Viau et au centre Duvernay.

Les travaux de réalisation du programme Réno-Systèmes et des travaux des prolongements nécessiteront l'exécution d'activités de réception, de manutention et de livraison des matériaux par les véhicules de service sur rails ainsi que de transport et accompagnement des entrepreneurs vers les divers chantiers de construction. Ces travaux ne pourront être réalisés dans les installations actuelles des ateliers de voie. Ils ne peuvent s'effectuer ailleurs qu'à l'atelier Youville compte tenu des installations des ateliers Viau et Duvernay.

Des véhicules de service sur rails additionnels seront également requis pour permettre la réalisation de ces projets et ils seront principalement attachés à l'atelier Youville.

La fermeture du volume entre l'atelier de la voie et le faisceau permettra également de régler un problème de froid dans les ateliers GR et PR et le faisceau. Il permettra aussi de minimiser le bruit généré par les activités des véhicules de service sur rails qui affecte les résidents des alentours, principalement lors de la sortie des véhicules à minuit et à 1 h et à leur retour vers 4 h 45.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	2 237
------	-------

2004	110
------	-----

2005	
------	--

2006	
------	--

2007	
------	--

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total

2003-2005	2 347
-----------	-------

Total

2003-2007	2 347
-----------	-------

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : 749324

Titre : Acquisition et rénovation de locaux administratifs – 2000 Berri

Nature : Le projet consiste à l'acquisition et à l'aménagement des nouveaux locaux administratifs de la STM qui seront situés dans l'immeuble du 2000 Berri acquis dans le cadre du programme Réno-Systèmes pour y installer le nouveau centre de contrôle. La vocation actuelle de l'immeuble diffère de celle prévue. Afin de convertir une partie de l'immeuble et de le rendre adéquat aux usages prévus, des travaux d'aménagement sont nécessaires. Ces travaux incluent des interventions touchant l'architecture (structure, enveloppe, démolition et finis intérieurs), la réfection mécanique (climatisation, ventilation, sécurité, réseaux de télécommunication et gicleurs), les travaux électriques (UPS, Genset et installation des services électriques), ainsi que l'ingénierie, l'approvisionnement et la gestion de la construction.

Des travaux d'aménagement seront aussi effectués à l'actuelle bâtisse qui abrite le centre de contrôle à Providence, afin de convertir certains espaces en espaces à bureau.

Ce projet sera financé par le règlement d'emprunt R-018.

Justification : Dans le cadre du Programme Réno-Systèmes, le projet du centre de contrôle a été initié afin de réaliser les aménagements requis pour implanter les équipements et services reliés aux nouveaux systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation du métro. Plusieurs emplacements potentiels ont été répertoriés et chacun a été analysé afin d'en identifier les avantages et les inconvénients. Suite aux analyses, le site retenu a trait à un immeuble situé au 2000 Berri.

Toutefois, le potentiel d'occupation du 2000 Berri excède la superficie requise par le centre de contrôle. Ce dernier requiert environ 38 000 pieds carrés par rapport à une capacité de 108 145 pieds carrés. Pour combler l'immeuble la STM a décidé de convertir des espaces loués en espaces propriétaires, ce qui permettra de générer, sur une période de 20 ans, un gain de 5,7 millions de dollars en valeur actuelle.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	6 346
-------------	--------------

2004	
-------------	--

2005	
-------------	--

2006	
-------------	--

2007	
-------------	--

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total

2003-2005	6 346
------------------	--------------

Total

2003-2007	6 346
------------------	--------------

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur métro

No de projet : 536237

Titre : Aménagement de la station de métro Place d'Armes

Nature : La station de métro Place d'Armes fut érigée en 1965 dans la première phase du réseau initial. À cette époque, la station possédait un accès protégé par un édicule. En 1987, l'édicule est intégré à la construction du Palais des Congrès. Dès lors, la station perd de sa visibilité, se retrouvant enclavée par le Palais des Congrès.

Ce projet d'aménagement de la station de métro est nécessaire afin de corriger plusieurs lacunes sur le plan normatif, fonctionnel, urbanistique et architectural.

Justification : Les interventions proposées intégreront la station de métro au projet majeur du Palais des Congrès et au projet du Quartier international de Montréal (Q.I.M.) en améliorant les liens avec cet ensemble urbain. Ces travaux permettront également une intégration au réseau piétonnier protégé de Montréal en tenant compte de sa relation naturelle avec le métro.

Les principaux besoins consistent à l'amélioration de la visibilité, l'accessibilité et la sécurité de la station en fonction de son nouvel environnement modifié par le projet d'agrandissement majeur du Palais des Congrès.

Ce projet, qui nécessite un investissement de 3,1 millions de dollars, sera financé par le règlement d'emprunt R-019.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	909
2004	2 185
2005	
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	<u>3 094</u>
Total	
2003-2007	<u>3 094</u>

Taux de subvention : 50 %

Financement : Emprunt

Secteur : Secteur développement du service

No de projet : 350001

Titre : Implantation de mesures préférentielles pour autobus

Nature : Dans le cadre de l'amélioration de la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau, ce projet consiste en l'implantation d'une série de mesures préférentielles de soutien à l'exploitation du réseau des autobus sur plusieurs axes situés sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal.

Ces mesures comprennent :

- la modification de la gestion des feux de circulation;
- la modification de la géométrie des voies de circulation;
- la modification des règlements de stationnement;
- la création et/ou modification de voies réservées sur de courts tronçons.

Les mesures peuvent aussi être de type «lourd», c'est-à-dire inclure l'implantation de voies réservées, la modification importante de la géométrie ou de la circulation sur les axes routiers. Ainsi, il est prévu de :

- mettre en place au cours des années 2002 et 2003, des voies réservées ou des mesures préférentielles sur les axes des rues St-Michel et Rosemont pour la phase 1, de la rue Beaubien et de l'autoroute 25 pour la phase 2. Ces mesures seront financées par le règlement d'emprunt CA-113 tel que modifié par le R-015;
- mettre en place au cours des années 2004 à 2010 la phase 3 des nouvelles voies réservées et/ou des mesures préférentielles notamment sur les axes des rues Henri-Bourassa, Notre-Dame, Sauvé/Côte-Vertu, Côte St-Luc, Pierrefonds et Lacordaire ainsi que sur les autoroutes 20 et 40.

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	4 839
2004	5 100
2005	3 500
2006	2 000
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	13 439
Total	
2003-2007	15 439

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur développement du service

No de projet : 350002

Titre : Optimisation des terminus et points d'attente

Nature : Le projet vise à construire de nouveaux terminus et points d'attente et en améliorer les conditions d'exploitation. Les interventions aux terminus existants permettront de corriger certains problèmes d'exploitation ou de sécurité opérationnelle.

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

Pour les années 2002 et 2003, les terminus prévus sont : Fairview et Elhmust dans la phase 1 ainsi que Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles pour la phase 2. Ceux-ci seront financés par le règlement d'emprunt CA-113 tel que modifié par le R-015.

Une phase 3 est prévue, en 2004, pour procéder à la réfection du terminus Laurier.

Justification : Ce projet s'inscrit dans le cadre du plan d'action de la Société au chapitre de l'adaptation des services aux besoins de la clientèle.

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	5 226
2004	150
2005	
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	5 376
Total	
2003-2007	5 376

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt

Secteur : Secteur développement du service

No de projet : 18503

Titre : Système de vente et de perception

Nature : La solution proposée repose sur la mise en place d'un nouveau système de vente et de perception. Celui-ci a pour but d'améliorer la productivité tout en réduisant les coûts d'exploitation et d'améliorer la perception, la sécurité des recettes et le service à la clientèle.

Justification : Contexte

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

La problématique – Vente de titres en loge

Les pertes monétaires engendrées par la non-disponibilité de titres à vendre dans le métro, ainsi que les coûts élevés du système de ravitaillement et de conciliation des recettes provenant de la vente des titres ont conduit la STM à revoir ses modes opératoires. Les objectifs de performance opérationnelle de l'entreprise reposent sur la perception des revenus et sur la diminution des coûts d'exploitation. L'analyse de la situation a amené l'entreprise à mettre de l'avant un projet en vue d'optimiser le système de vente et de ravitaillement dans le métro.

La problématique – perception

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

Le règlement d'emprunt R-010 permettant le financement de ce projet a donc été adopté en juin 2002 et, en juillet, un appel d'offre a été lancé pour les équipements de perception ainsi que pour le système centralisé.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	14 321
2004	27 408
2005	52 738
2006	3 487
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	94 467
Total	
2003-2007	97 954

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 350007

Titre : E-learning

Nature : Le présent projet vise à développer une stratégie alternative de formation et à développer des systèmes de soutien à la tâche. Cette stratégie alternative nommée «e-learning» est une formation en ligne auprès des participants en utilisant des technologies électroniques.

Justification : Au cours des prochaines années, des défis importants devront être relevés en formation. Les départs importants à la retraite dans tous les métiers (2 000 personnes d'ici 2006) et la venue de nouvelles technologies au sein de 14 projets majeurs de la STM d'ici 2008 viendront créer une pression qui oblige à regarder des modes alternatifs de transmission, de développement et de maintien des compétences. Dans ce contexte, le «e-learning» et le système de soutien à la tâche permettront de répondre à des enjeux d'efficacité et d'allocations judicieuses des ressources.

Il est généralement reconnu par la grande majorité des spécialistes que le transfert de cours sous le mode traditionnel en classe en mode «e-learning» génère les gains suivants :

- réduction de la durée de la formation théorique de 30 à 50 %;
- amélioration de la rétention de 20 à 30 %;
- accès juste à temps et juste assez;
- enthousiasme des employés envers la formation.

De plus, il est également reconnu par ces mêmes spécialistes que le système de soutien à la tâche génère les bénéfices suivants :

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	-
2004	1 248
2005	297
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	1 545
Total	
2003-2007	1 545

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 530869-01

Titre : SAP – Entretien et approvisionnement (PM/MM)

Nature : Ce projet vise, dans un premier temps, la poursuite de l'implantation du module de gestion de l'entretien «PM – Plant Maintenance» du système R/3 de SAP pour le réseau des autobus et d'entreprendre l'implantation du même module pour la gestion du patrimoine. Les activités d'entretien du métro seront couvertes lors d'une phase ultérieure.

Dans un deuxième temps, nous procéderons à la mise en place du module de gestion de l'approvisionnement et de la gestion des stocks «MM – Material Management» qui remplacera le système GESMAT et permettra l'intégration de ces processus à ceux de l'entretien.

Justification : L'absence d'un système d'information intégré pour supporter les activités d'entretien a toujours été perçue comme une des causes des difficultés opérationnelles du secteur du Réseau des autobus, une perception qui a été confirmée par le diagnostic de la firme SLIVIA mandatée par la STM pour la révision et l'amélioration de ses processus d'entretien.

Le système actuel d'entretien du Patrimoine «GUIDE», implanté en 1988, est désuet et fonctionne sur l'ordinateur central, plate-forme que la STM a déjà décidé d'éliminer.

Un système intégré d'entretien permettra d'obtenir les données historiques d'interventions pour planifier les activités d'entretien et ainsi, assurer la fiabilité des autobus et l'intégrité des équipements et composantes des bâtiments.

Le système d'approvisionnement GESMAT est désuet et il n'est pas intégré aux activités d'entretien. Parallèlement à l'implantation du module de gestion de l'approvisionnement, nous planterons le module de production des pièces «PP – Production Planning» à l'usine Crémazie, ce qui assurera la disponibilité des pièces achetées ou usinées lorsque requises.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	5 939
2004	8 013
2005	4 719
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	18 671
Total	
2003-2007	18 671

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 598002

Titre : SCAD pour autobus à plancher surbaissé (phases 1 et 2)

Nature : Ce projet vise à implanter un système de collecte automatisée de données (SCAD) sur le réseau des autobus qui soit adapté aux véhicules à plancher surbaissé.

Le projet sera réalisé en deux phases. La phase 1 qui a eu lieu au cours de 2001 et 2002, au coût de 1,2 million de dollars, a permis d'acquérir le logiciel de traitement des données, de procéder au développement et à l'intégration du système avec l'aide d'une firme externe et d'équiper 50 véhicules. On prévoit que la phase 2, débutée en 2002, se terminera en 2003 et totalisera 1,7 million de dollars pour l'installation du système SCAD dans 120 véhicules supplémentaires. Ce projet de 2,9 millions de dollars est financé par emprunt au CA-110.

Justification : Il y a plusieurs années, la STM a équipé environ 175 autobus de type Classic d'un système de collecte de données. L'introduction des véhicules à plancher surbaissé a rendu la couverture du plan d'échantillonnage incomplète. Il est donc nécessaire d'équiper ces autobus pour assurer la continuité des opérations courantes permettant de bien définir l'offre de service grâce à la cueillette automatique de données telles que les comptes à bord, la charge, l'achalandage, les temps de parcours, etc.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	728
2004	
2005	
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total

2003-2005 **728**

Total

2003-2007 **728**

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt

Fiche de projet

Secteur : Secteur technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 901998
901999

Titre : SAEIC

Nature : Le projet d'implantation d'un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle, SAEIC, sera réalisé en trois étapes. La réalisation des deux premières étapes permettra d'effectuer la mise à jour du progiciel HASTUS qui produit les horaires des véhicules et des chauffeurs. Ensuite, l'acquisition d'une base de données géomatiques et d'un module de gestion des circuits et des arrêts permettra de procéder au remplacement de TELBUS (le système téléphonique d'horaires aux arrêts de la STM) et de réaliser l'intégration aux outils d'information à la clientèle et de gestion de plaintes et commentaires de la STM. La troisième étape vise le remplacement et l'intégration des systèmes supportant les processus de choix de travail, de distribution quotidienne du travail, d'affectation quotidienne des véhicules et de gestion des événements quotidiens.

Justification : Depuis plusieurs années déjà, la STM utilise le progiciel HASTUS pour la fabrication d'horaires et le progiciel TELBUS pour la diffusion des horaires à la clientèle et des perturbations de service. Le progiciel de planification du service, HASTUS, est la base principale pour fournir en données et information tous les outils d'information à la clientèle et également les outils d'aide à l'exploitation. Cette dernière version d'HASTUS permettra d'utiliser le nouveau module d'optimisation des affectations des chauffeurs, ce qui permettra de dégager des économies récurrentes de plus de 800 milles dollars par année.

Au niveau de l'information à la clientèle, le système TELBUS est devenu vulnérable. Le passage à l'an 2000 a mis en évidence la désuétude de ce système qui date de 1993. Il a également atteint sa capacité maximale de traitement des appels.

Le coût total des investissements des étapes 1 et 2 est de 6,2 millions de dollars. Une partie des coûts étant déjà encourue en 2002, la portion présentée au présent PTI est de 3,6 millions de dollars.

Les applications du système d'aide à l'exploitation actuel sont désuètes et ne sont pas intégrées, générant ainsi du doublement dans la saisie et le traitement de l'information. Les applications d'affectation quotidienne des véhicules (RACOM) et de choix aux listes (MACD) sont sur l'ordinateur central, plate-forme que la STM a déjà décidé d'éliminer. La distribution du travail aux chauffeurs en réserve (MACD2) est toujours effectuée de façon manuelle et le systèmes de gestion des événements quotidien répond à un besoin minimal.

Les coûts d'investissement de l'étape 3, qui s'élèvent à 9,2 millions de dollars, seront intégrés au règlement d'emprunt CA-117 finançant déjà les étapes 1 et 2 du projet.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2003	6 957
2004	5 528
2005	350
2006	
2007	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2003-2005	12 835
Total	
2003-2007	12 835

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt

Conclusion

Fort d'un actif, dont la valeur de remplacement est estimée à 5,5 milliards de dollars, il faut cependant admettre que plusieurs éléments constituant ce patrimoine ont atteint la fin de leur vie utile. Afin de maintenir ou améliorer le service à la clientèle et d'éviter les effets de plus en plus négatifs des coûts d'entretien sur le budget d'exploitation, la Société devra continuer d'investir des sommes importantes au cours des prochaines années.

Le présent exercice de planification triennale démontre des besoins annuels moyens de l'ordre de 300 millions de dollars nécessaires au maintien et au remplacement des actifs vieillissants. Cet exercice exclut toutefois les investissements requis pour le remplacement des voitures de métro MR-63 et la seconde phase du programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro prévue pour la période de 2006 à 2010.

L'ampleur et la complexité des nouveaux projets tels que la phase 1 de Réno-Systèmes ont incité la direction de la Société à établir un partenariat avec une firme externe d'ingénieurs conseil.

Compte tenu des investissements annoncés, la Société devra augmenter de façon importante son niveau d'endettement. Par conséquent, la croissance de l'impact net des investissements sur le budget d'exploitation sera de l'ordre de 26 % d'ici 2005.

Le ministère des Transports, par son programme d'aide au transport en commun subventionne en partie les immobilisations et supporte principalement le maintien des actifs, l'amélioration des services de transport et l'expansion du réseau. En juin 2000, la Société a déposé des demandes de modification à ce programme. Ces demandes portent sur l'élargissement des catégories admissibles notamment les projets à caractère technologique, la nécessité d'éliminer la notion de coût marginal, de reconnaître l'imputation au taux moyen par catégorie d'emploi et de permettre plus de flexibilité au niveau des enveloppes accordées à un organisme ainsi que sur certaines modalités comme les ordres de changement. Une première étape a été franchie par l'ordonnance d'un décret émis en octobre 2002. Il reste à obtenir les modalités d'application relatives à ce décret. De plus, il demeure primordial de raccourcir les délais pour l'approbation finale des subventions.

Les principaux intervenants s'entendent pour dire qu'il faut investir dans le transport en commun. La STM est confiante que dans le cadre de la consultation menée présentement par le gouvernement du Québec, des solutions seront proposées et lui permettront de continuer d'offrir des services qui figurent parmi les moins chers, les plus fiables et les plus sécuritaires au monde.

