

***Programme triennal
d'immobilisations***

2009-2010-2011

Société de transport de Montréal

Se donner les moyens pour assurer la croissance du transport collectif

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

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

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

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

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

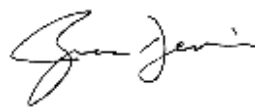
Du côté du métro, les programmes mis en place ces dernières années se poursuivent. Il s'agit du programme Réno-Systèmes, qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation, des programmes de rénovations des stations qui a, entre autres, pour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

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

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



Claude Trudel
Président du conseil d'administration



Yves Devin
Directeur général

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Claude Trudel *

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

Monsieur Marvin Rotrand *

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

Madame Karin Marks

Maire de la Ville de Westmount

Madame Monique Worth *

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

Monsieur Bernard Blanchet

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

Monsieur Dominic Perri *

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Marcel Tremblay

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

Madame Brenda Paris

Représentante des clients du transport en commun

Madame Marie Turcotte

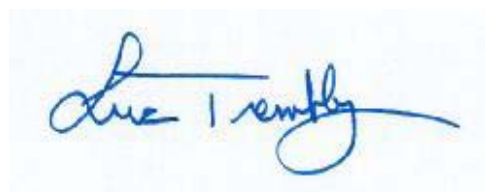
Représentante des clients du transport adapté

* Membres du Comité des finances

REMERCIEMENTS

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

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



Luc Tremblay

*Le trésorier et directeur du
Service des finances*

TABLE DES MATIÈRES

Approche globale

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

Impact financier

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

Approche sectorielle

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

Réseau des autobus (RDA)

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

Réseau du métro

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

Administratif

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

Saines pratiques de gestion de projets

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

NOTE LIMINAIRE

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

La directive sectorielle DS FIN 001, jointe en annexe, a été utilisée pour s'assurer que les projets de nature capitalisable du présent Programme triennal d'immobilisations respectent les critères de capitalisation et permet d'uniformiser la capitalisation des immobilisations.

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

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

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

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

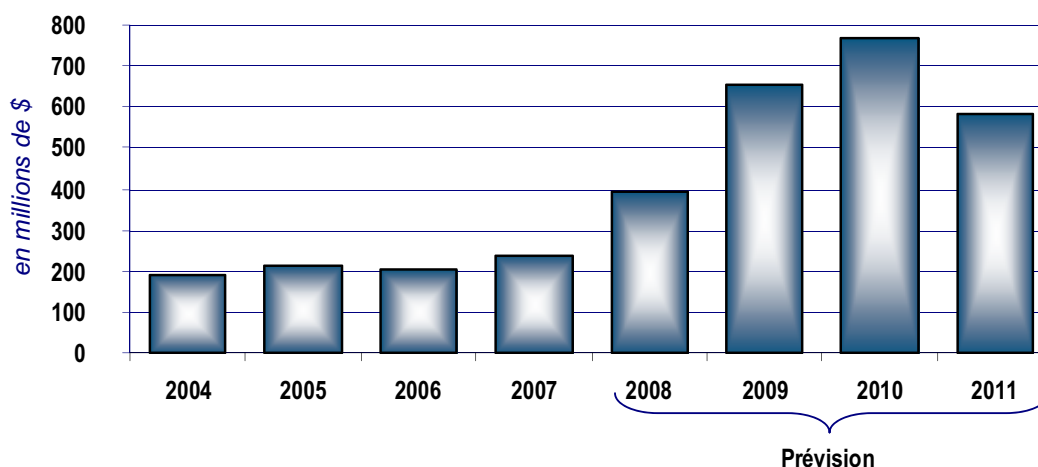
Approche globale

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

APPROCHE GLOBALE

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

Évolution des dépenses annuelles totales



Analyse sommaire des investissements 2009-2010-2011

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

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

Analyse des subventions 2009-2010-2011

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

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

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

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

FINANCEMENT DE NOS PARTENAIRES

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

FINANCEMENT DE LA STM

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

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

APPROCHE GLOBALE

Variation des dépenses d'investissement 2009 par rapport à 2008

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

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

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

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

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

Principaux projets inscrits au PTI 2009-2010-2011

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

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

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

APPROCHE GLOBALE

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

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Impact financier

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

IMPACT FINANCIER

Financement des dépenses d'investissement

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

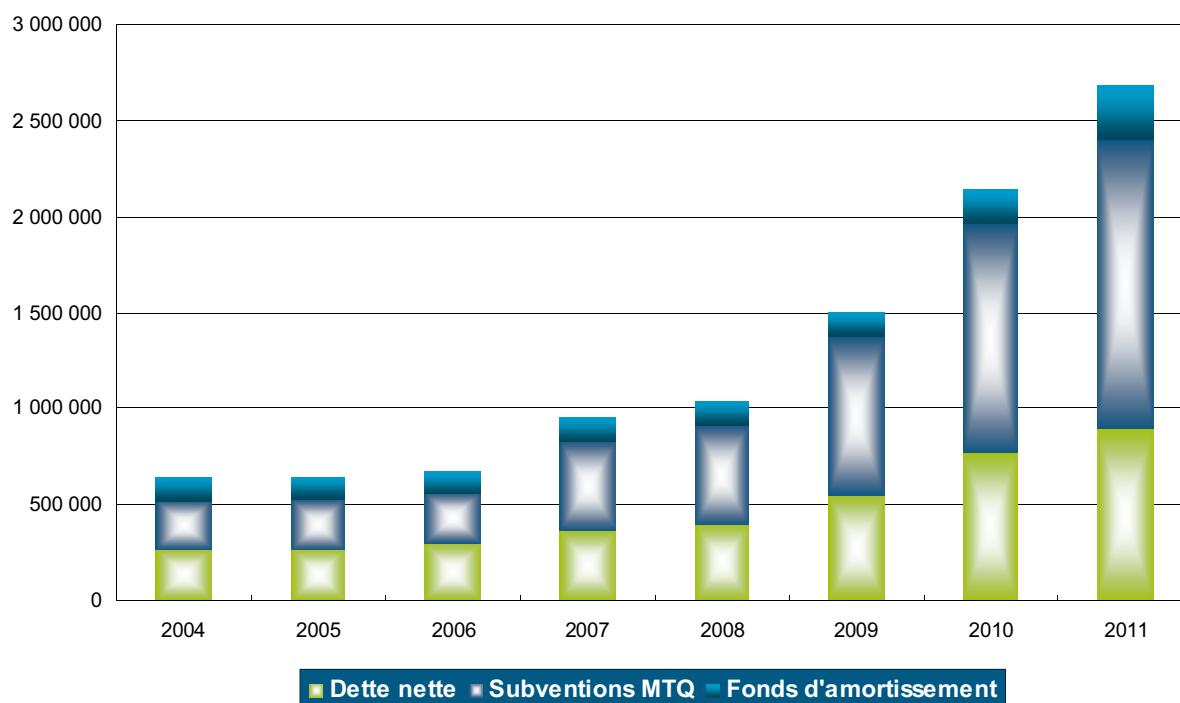
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement

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

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

Endettement

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



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

IMPACT FINANCIER

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

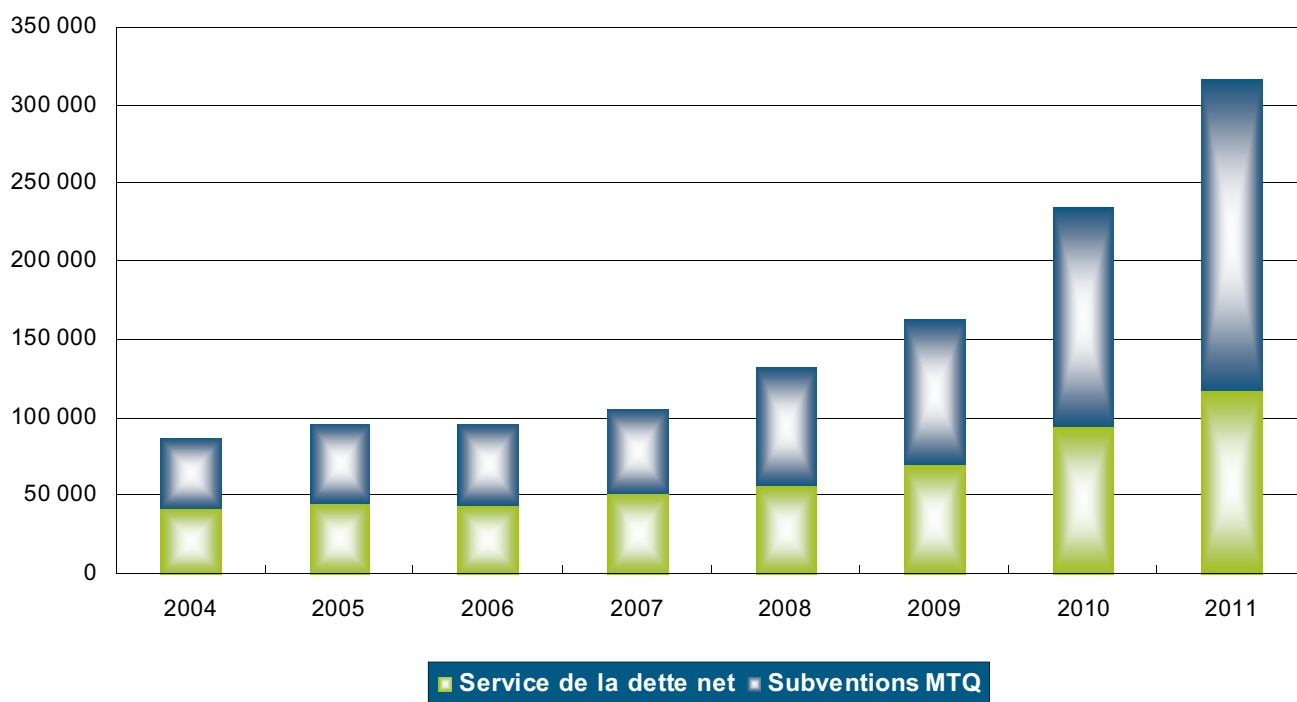
En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 132,5 millions de dollars en 2008 pour atteindre 316,8 millions de dollars en 2011. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 46,4 % par rapport à 6,9 % pour la période de 2004 à 2008. Cette augmentation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

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

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

Évolution du service de la dette

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



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

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Approche sectorielle

- ④ Répartition des dépenses d'investissement par secteur
- ④ Prévision des dépenses d'investissement
- ④ Fonds de roulement
- ④ Projets subventionnés
- ④ Projets non subventionnés

APPROCHE SECTORIELLE

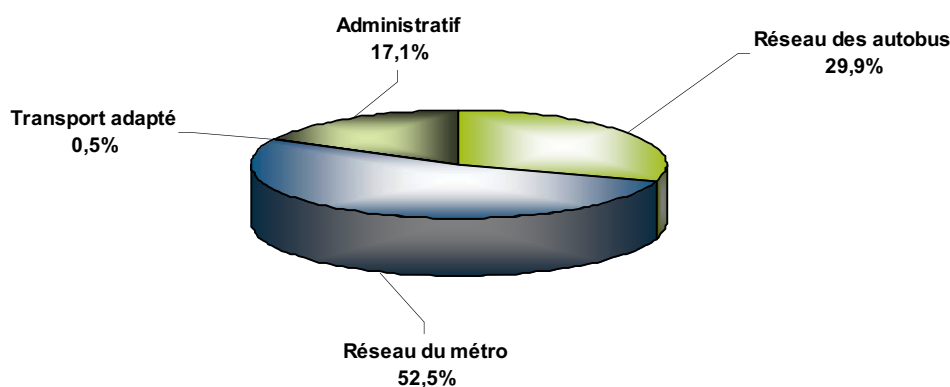
Répartition des dépenses d'investissement par secteur

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

- le secteur Réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus urbains et articulés, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier lié à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;
- le secteur Réseau du métro regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;
- le secteur Transport adapté englobe les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté ainsi que le maintien du patrimoine lié à ce secteur;
- le secteur Administratif inclut les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information, l'achat de véhicules de service pour l'ensemble de la Société, ainsi que divers projets financés par le fonds de roulement. Ce fonds représente un montant réservé pour diverses dépenses capitalisables qui seront financées à même le budget d'exploitation et amorties sur une période de cinq ans.

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

Répartition des investissements de 2004 à 2008



APPROCHE SECTORIELLE

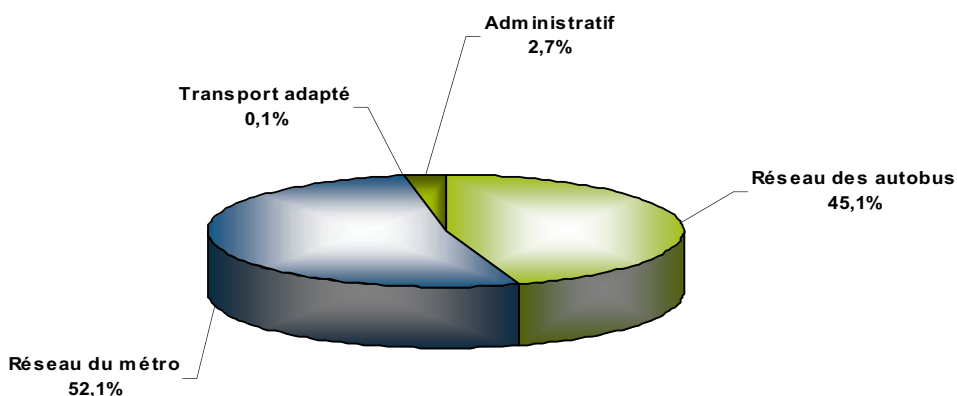
De 2009 à 2011, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 52,1 % et de 45,1 % pour le Réseau des autobus.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1 040,7 millions de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont Réno-Systèmes, Réno-Stations (incluant la sécurisation de la station Berri-UQAM) et le remplacement des voitures de métro MR-63. Ces trois projets représentent plus de 90 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Afin d'augmenter le service, d'assurer la livraison d'un service de qualité, et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, plus de 901,7 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des autobus, entre autres, pour le remplacement des autobus dont une partie par des autobus articulés, le réaménagement des infrastructures, la mise en place de mesures prioritaires ainsi que le remplacement des systèmes d'exploitation (RSE).

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

Répartition des investissements de 2009 à 2011



APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

FONDS DE ROULEMENT

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

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

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

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

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

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

Réseau des autobus

Matériel roulant

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

Réseau des autobus

Normes

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

Réseau des autobus

Patrimoine immobilier et infrastructures

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

Réseau du métro Matériel informatique

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

Réseau du métro Matériel roulant

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS SUBVENTIONNÉS

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

Réseau du métro

Patrimoine immobilier et infrastructures

	898	Station Préfontaine : réfection de la toiture	SOFIL	Cap. Non cap.					4 990	4 990		4 990
				Total					4 990	4 990		4 990
	951	Faisceau Youville : construction d'une salle de formation	SOFIL	Cap. Non cap.	21 2	237						258 2
				Total	23	237						260

Total - Réseau du métro				Cap.	592 149	140 990	315 882	358 746	360 046	1 034 673	1 485 040	3 252 852
				Non cap.	2 487	999	2 153	1 514	1 267	4 934	5 749	14 169
				Total	594 636	141 989	318 034	360 260	361 313	1 039 607	1 490 789	3 267 021

Transport adapté

Matériel roulant

	400000	Minibus - Transport adapté	MTQ	Cap. Non cap.	2 799	1 521	1 567	1 614		3 181		7 501
				Total	2 799	1 521	1 567	1 614		3 181		7 501

Transport adapté

Patrimoine immobilier et infrastructures

R-057	700	CT Saint-Michel : révision du système CVAC	SOFIL	Cap. Non cap.	719	1						720
				Total	719	1						720
R-066	932	CT Saint-Michel : réaménagement des groupes Mobilier urbain et Entretien des terrains	SOFIL	Cap. Non cap.	303 4	150						453 4
				Total	307	150						457
R-095	1064	CT Saint-Michel : augmentation de la capacité de l'entrée électrique	SOFIL	Cap. Non cap.		300	83			83		383
				Total		300	83			83		383

Total - Transport adapté				Cap.	3 821	1 972	1 650	1 614		3 264		9 057
				Non cap.	4							4
				Total	3 825	1 972	1 650	1 614		3 264		9 061

Total - Projets subventionnés				Cap.	886 454	355 209	624 054	750 337	570 452	1 944 843	1 634 559	4 821 064
				Non cap.	11 205	24 475	13 254	5 223	4 809	23 286	12 796	71 762
				Total	897 659	379 684	637 308	755 560	575 261	1 968 129	1 647 355	4 892 827

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS NON SUBVENTIONNÉS

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

APPROCHE SECTORIELLE

(en milliers de dollars)

PROJETS NON SUBVENTIONNÉS

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

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Réseau des autobus

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

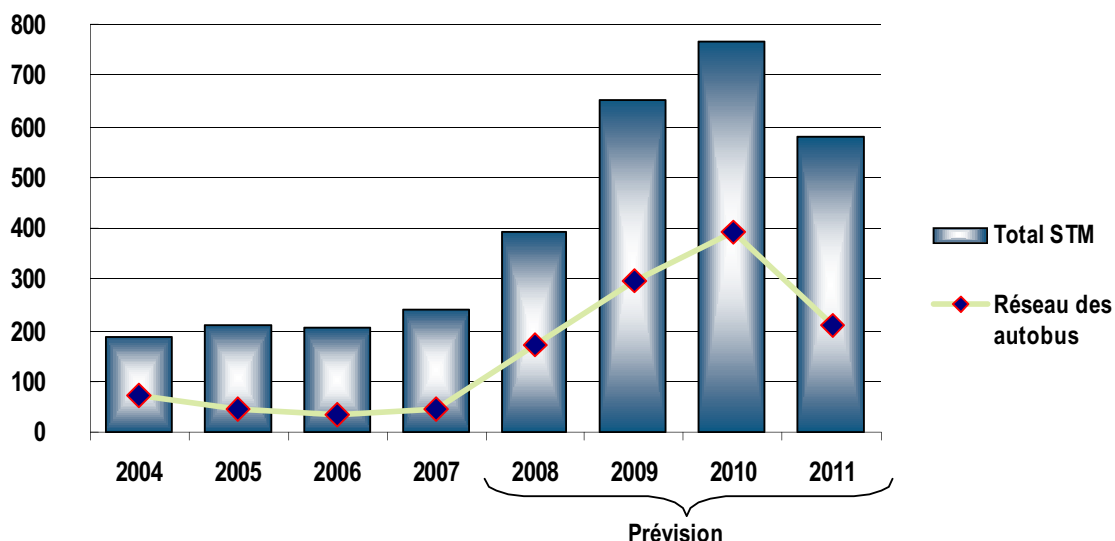
RÉSEAU DES AUTOBUS

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

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

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

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



RÉSEAU DES AUTOBUS

Matériel roulant

Les achats d'autobus à plancher surbaissé et d'autobus articulés constituent des investissements majeurs pour la Société. Les autobus à plancher surbaissé sont acquis afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. Les autobus articulés ont été retenus afin d'augmenter et d'améliorer le service sur les axes très achalandés. Les autobus achetés dans le cadre du PAGASTC servent essentiellement à accroître l'utilisation du transport en commun par l'ajout d'une offre additionnelle de service de 16 % à la population.

Entre 2009 et 2011, la Société investira 243,9 millions de dollars pour l'acquisition de 410 autobus à plancher surbaissé, 165,0 millions de dollars pour l'achat de 202 autobus articulés, 54,1 millions de dollars pour le remplacement de 114 autobus 40 pieds et 88,9 millions de dollars pour l'acquisition de 153 autobus dans le cadre du PAGASTC. Ces investissements sont conformes au *Programme de gestion du parc* présentés au ministère des Transports.

De concert avec les autres sociétés de transport du Québec, la Société a mis de l'avant un bureau de projet Autobus (3,3 millions de dollars), dont les objectifs sont de procéder à diverses études, de préparer et d'élaborer toute la documentation technique et contractuelle touchant les autobus 40 pieds. La livraison graduelle de ces nouveaux autobus devrait se réaliser à partir de 2009.

Patrimoine immobilier et infrastructures

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

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

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

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

RÉSEAU DES AUTOBUS

Afin d'améliorer son service à la clientèle, la STM investira également dans des programmes de déploiement de mesures préférentielles et d'aménagement de terminus pour un montant de 47,5 millions de dollars de 2009 à 2011.

Machinerie, équipement et outillage

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

Fiches de projets

Voie réservée Pie-IX

Numéro de projet : 35005

Nature

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

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

Justification

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	35 234
Total	
projet	35 234

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Acquisition d'autobus articulés 2008-2012

Numéro de projet : 201112-01

Nature

L'acquisition de 202 autobus articulés.

Justification

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

Impacts

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

LIVRAISON DES AUTOBUS

2008	
2009	58
2010	74
2011	70
2012	
2013	
Total	202

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	165 001
Total projet	171 973

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-078

Fiches de projets

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

Numéro de projet : 500001

Acquisition d'autobus (PQTC)

Numéro de projet : 500004

Remplacement des autobus à plancher surbaissé (APS 1)

Numéro de projet : 500001-01

Nature

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

Justification

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

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

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

Impacts

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	386 927
Total	
projet	472 160

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

Fiches de projets

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

Numéro de projet : 529999

Nature

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

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

Justification

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

- améliorer la performance de l'entretien des autobus par un gain d'efficacité découlant d'une révision des processus et par la construction de nouvelles installations polyvalentes;
- se doter d'installations permettant l'entretien de véhicules avec carrosserie de fibre de verre et configurées de façon à recevoir des autobus articulés.

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	30 117
Total projet	95 456

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-055

Nature

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

Justification

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

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	128 761
Total	
projet	130 000

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Fiches de projets

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

Numéro de projet : 301056

Nature

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

Justification

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

La priorité des interventions a été établie selon les critères suivants :

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	30 448
Total	
projet	32 161

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-101

Nature

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

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

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

2007-2008-2009 : Saint-Michel;

2008-2009 : Beaubien, Rosemont;

2009-2010-2011 : Notre-Dame;

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

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

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

2013-2014-2015 : Cavendish, Lacordaire;

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

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

Justification

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	25 663
Total projet	74 169

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/CA-113

Fiches de projets

Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview

Numéro de projet : 350002

Nature

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

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

Justification

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

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

Impacts

Ces projets généreront des impacts positifs pour l'entreprise, soit :

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	16 366
Total	
projet	16 366

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

Acquisition de 400 abribus

Numéro de projet : 450000

Nature

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

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

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

Justification

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

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	7 114
Total	
projet	15 969

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE)

Numéro de projet : 721759

Nature

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

Justification

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

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

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

Impacts

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	32 577
Total projet	131 935

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Réseau du métro

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

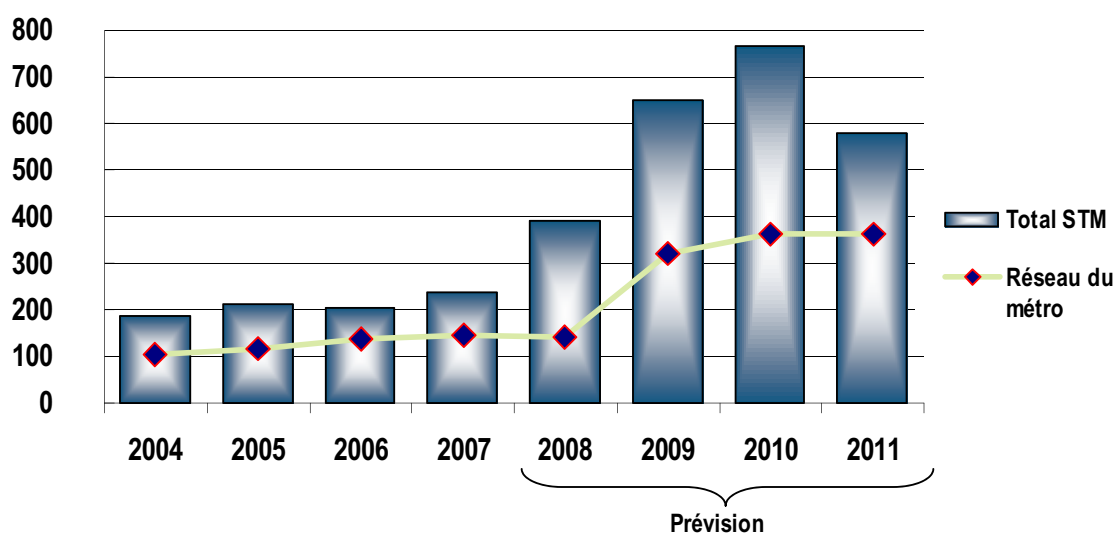
RÉSEAU DU MÉTRO

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

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

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

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



Matériel roulant

La Société prévoit renouveler son parc de voitures de métro MR-63, une des plus vieilles séries au monde, qui a atteint sa durée de vie utile de 40 ans en 2006. Les études d'ingénierie définissant les plans et devis ont débuté en 2006 et se sont terminées en 2008. Ce programme de remplacement, évalué à plus de 1,2 milliard de dollars, a débuté en 2005 et s'échelonne jusqu'en 2015.

Patrimoine immobilier et infrastructures

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

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

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

La STM a initié la deuxième phase du programme Réno-Stations visant en priorité l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les stations du prolongement du réseau, la restauration des infrastructures ciblées (stations des prolongements, structures auxiliaires, tunnels et œuvres d'art) ainsi que la mise aux normes des systèmes de prévention d'incendie des stations des prolongements. Ce projet s'échelonne sur plus de cinq ans au coût total de 75,6 millions de dollars, dont 44,9 millions seront dépensés de 2009 à 2011.

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

De plus, dans le cadre du programme fédéral de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageur et du transport en commun, la STM a présenté plusieurs projets liés à la sécurité dans les transports en commun. Ces projets comprennent les mesures de prévention suivantes : l'installation de vidéosurveillance (dans les stations, les tunnels, les loges, etc.), la sécurisation des accès, un programme de formation et de sensibilisation en sécurité pour les employés de la STM et l'implantation d'un logiciel d'analyse d'images. Ces projets de sûreté et de sécurité dans le réseau du métro sont évalués à 21,5 millions de dollars.

Machinerie, équipement et outillage

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

La majorité des équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint, et parfois dépassé, leur durée de vie utile. De plus, les différents systèmes, notamment le contrôle des trains, montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets ad hoc, dont quelques-uns sont encore en cours (2,8 millions de dollars pour la période de 2009 à 2011), a déjà permis le remplacement ou la réfection majeure de certains équipements fixes du métro. Or, l'envergure des travaux ne permet plus de mener des projets ponctuels qui apportent des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif de conserver la fiabilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques. La phase I du programme Réno-Systèmes se termine en 2008 et une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements a été constaté. Les coûts estimés pour les phases I et II sont de plus de 965,2 millions de dollars, alors qu'une phase III est prévue de 2011 à 2015, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des équipements de ventilation, d'énergie d'exploitation et des appareils de la voie.

Nature

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

Justification

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

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

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	366 438
Total	
Projet	965 273

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/CA-116 et R-058

Nature

Ce programme assurera :

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

Justification

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement les stations et les tunnels du réseau initial. Pour la phase II, un investissement majeur de 75,6 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection des 28 stations du prolongement des lignes 1 et 2 mises en service depuis 1976, des structures auxiliaires du réseau du métro et du tunnel. Le programme Réno-Stations inclut le projet de réfection du système de drainage de la voûte en station, le remplacement des panneaux d'alarme-incendie et la restauration de certaines œuvres d'art.

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

(suite) Fiches de projets

Programme Réno-Stations – Phase II

Numéro de projet : 634370

Impacts

La réalisation de ce projet permettra :

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	44 851
Total projet	75 649

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

Nature

L'acquisition de 342 voitures de métro servira à remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 mises en service en 1966. Une option pourra être exercée en cours de contrat pour un nombre maximal de 126 voitures additionnelles. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, l'aménagement des nouvelles voitures sera étudié afin d'améliorer la fonctionnalité et l'attrait du transport en commun pour la population.

Justification

Les voitures MR-63 totalisent plus de 3,5 millions de kilomètres et leur fiabilité peut se dégrader rapidement, entraînant des problèmes de régularité et de disponibilité du service, ce qui affecterait directement le degré de satisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures MR-63 au-delà de 40 ans. Il est actuellement prévu que la dernière voiture devrait être retirée du service en 2014.

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

Impacts

L'acquisition des voitures de métro permettra d'améliorer le service à la clientèle ainsi que la fiabilité et la régularité du service offert. Ces nouvelles voitures offriront aussi une plus grande accessibilité aux personnes à mobilité réduite, tout en étant plus confortables. Ce projet améliorera la diffusion de l'information aux passagers et l'image de la STM.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	393 848
Total	
projet	1 200 007

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

Nature

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

Justification

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

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

La phase III représente 500 millions de dollars.

Impacts

- amélioration de la fiabilité, de la maintenabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- amélioration de la communication à la clientèle (sonorisation);
- amélioration du temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	51 891
Total	
Projet	500 000

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt

Fiches de projets

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

Numéro de projet : 1181

Nature

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

Justification

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

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

La priorité a été établie de la façon suivante :

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

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	45 637
Total	
Projet	90 215

Admissible à une subvention**Financement** : Emprunt/R-092

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Administratif

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

ADMINISTRATIF

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

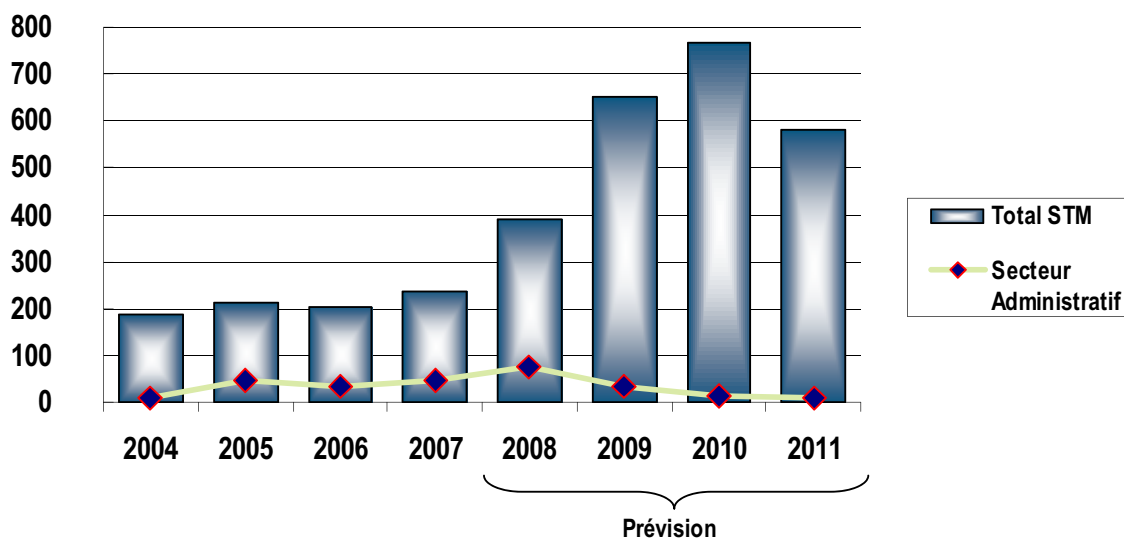
- la mise en place d'un système de vente et de perception pour 14,7 millions de dollars;
- le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour 12,1 millions de dollars;
- l'acquisition et l'implantation de systèmes informatiques ainsi que la mise à jour de logiciels et d'équipement informatique (22,3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

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

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

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

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



Machinerie, équipement et outillage

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

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

Matériel informatique

Au cours des trois prochaines années, 22,3 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 38,7 % du total des investissements du secteur.

La Société prévoit mettre en place des projets d'amélioration de la performance qui répondent à quatre enjeux précis : l'optimisation de la gestion des garanties, l'optimisation des stocks, la gestion des revenus et recettes et la gestion de la main-d'œuvre. L'investissement prévu est de 3,1 millions de dollars.

La Société prévoit aussi développer une stratégie alternative de formation, appelée « E-Learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne aux participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu est de 2,6 millions de dollars.

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

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

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

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

Matériel roulant

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

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

ADMINISTRATIF

Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Fiches de projets

Remplacement et ajout de véhicules de service

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

Nature

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

Justification

La STM gère un parc de 405 véhicules de service. Afin d'assurer leur remplacement, lorsqu'ils atteindront la fin de leur cycle de vie économique, des investissements annuels sont nécessaires. Le groupe de la gestion du parc détermine quels véhicules doivent être remplacés et s'assure de leur utilisation optimale.

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	12 053
Total projet	25 077

Admissible à une subvention

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

Fiches de projets

Implantation de la formation en ligne « E-Learning »

Numéro de projet : 350007

Nature

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

Justification

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

Impacts

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

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

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

- la réduction des coûts de formation;
- des supports efficaces et complémentaires au « coaching » en milieu de travail;
- la réduction des coûts de non-qualité.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	2 590
Total	
projet	6 430

Financement : Emprunt

Fiches de projets

Travaux de réfection à la Tour grande Révision – Plateau Youville

Numéro de projet : 823

Nature

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

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

Justification

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

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

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

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	3 154
Total projet	7 656

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-066

Fiches de projets

Systeme de vente et de perception

Numéro de projet : 18503

Nature

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

Justification

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

La problématique – vente de titres

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

La problématique – perception

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

Impacts

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	14 734
Total	
projet	185 970

Admissible à une subvention

Financement : Emprunt/R-010;R-090

Fiches de projets

Implantation de systèmes informatiques supportant l'amélioration de la performance

Numéro de projet : 530871

Nature

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

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

Justification

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

Impacts

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

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

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

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

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

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2009-2011	3 142
Total	
projet	5 267

Financement : Emprunt/R-077

Programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011

Saines pratiques de gestion de projets

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

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Gestion des investissements

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

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

Gestion du portefeuille de projets

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

Directive sectorielle immobilisations

1.0 OBJECTIFS

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

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

2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

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

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

3.0 PRINCIPES

3.1 Critères de capitalisation

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

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

3.2 Améliorations

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

3.3 Regroupements d'actifs

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

3.4 Exclusion

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

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

3.5 Cession

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

Directive sectorielle immobilisations

3.6 Présentation

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

3.7 Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

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

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

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

3.8 Terrains

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

3.9 Location - acquisition

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

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

4.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

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

5.0 RÉFÉRENCE

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier
Trésorière et Directrice exécutive - Finances et approvisionnement

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

Directive sectorielle immobilisations – Annexe 1

Terminologie comptable

ACTIF

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

AMÉLIORATIONS

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

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

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

AMORTISSEMENT

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

AMORTISSEMENT CUMULÉ

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

CESSION

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

COÛT D'ACQUISITION DE L'ACTIF IMMOBILISÉ

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

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

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

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

Directive sectorielle immobilisations – Annexe 1

COÛT D'ACQUISITION DE L'ACTIF IMMOBILISÉ (SUITE)

- Liste (non exhaustive) des frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation :
- frais de transport
- taxes de vente provinciale et fédérale
- droits de douane
- frais de change étranger
- frais d'installation
- études préliminaires
- frais juridiques
- frais d'ingénierie
- coûts des permis
- frais de financement temporaire
- primes d'assurance versées durant la construction
- honoraires professionnels
- frais de formation dispensée par le fournisseur lors de l'acquisition d'un équipement, d'un logiciel;
- etc.

ENTRETIEN ET RÉPARATION

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

MISE EN SERVICE D'UNE IMMOBILISATION EN COURS

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

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

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

REGROUPEMENT D'ACTIFS

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

VIE UTILE

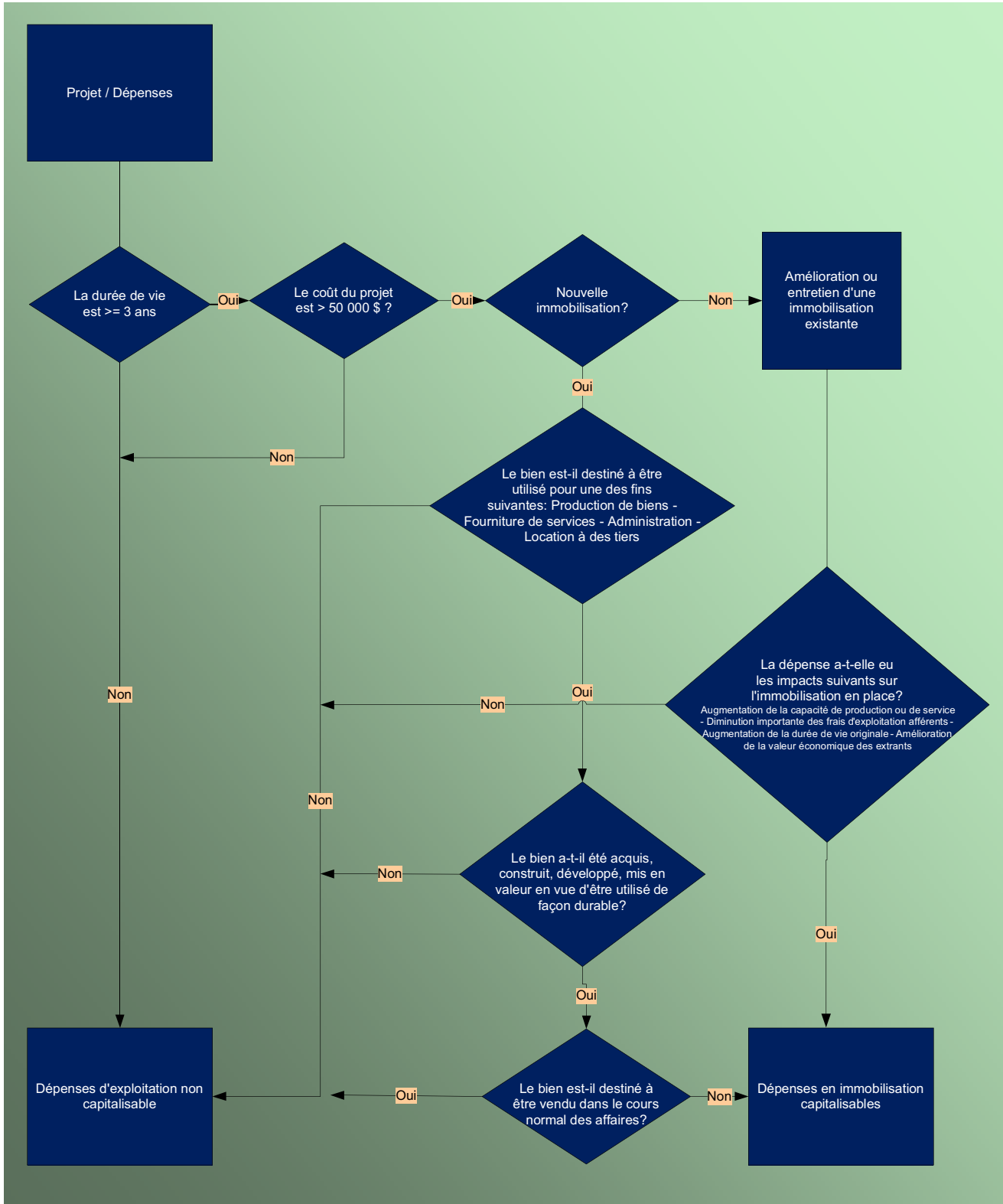
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le *Manuel de présentation de l'information financière municipale*, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois,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

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Catégories d'immobilisations et vies utiles

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

Directive sectorielle immobilisations – Annexe 3



Directive sectorielle immobilisations – Annexe 4

Conditions de capitalisation de la main-d'œuvre interne

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

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

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier
Trésorière et directrice exécutive – Finances et approvisionnement

Historique :
Adoption : 2002-06-07

Révision : 2003-04-07

Révision : 2003-04-20

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

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

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

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

Spécifications du programme :

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

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

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

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

Spécifications du programme :

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

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

Société de financement des infrastructures locales du Québec

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

Spécifications du programme :

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

Programmes d'aide au transport en commun

Sûreté-Transit

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

Spécifications du programme :

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

Sous réserve des crédits disponibles

SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS

Programmes d'aide au transport en commun

Fiducie pour l'infrastructure de transport en commun

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

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

Spécifications du programme :

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