

Avant-propos

haque année, la STCUM doit préparer les prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement (Programme triennal des immobilisations, PTI) et leurs effets sur les deux années suivantes. Ces prévisions comprennent les projets majeurs d'investissement, de même que ceux du Programme d'entretien périodique majeur (PEPM) débuté en 1992. Les dépenses liées aux projets majeurs sont généralement financées par emprunt de même qu'une partie du PEPM.

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

- les projets d'amélioration des équipements ou des services existants qui visent à mieux répondre aux attentes de la clientèle et à maintenir ou améliorer la qualité du service. Les programmes de rénovation des immeubles et de remplacement des véhicules font partie de cette catégorie de projets;
- les projets de développement qui visent essentiellement à offrir de nouveaux services à la clientèle.

La majorité des projets regroupés dans le PEPM sont des projets de réparations majeures qui permettront de maintenir en bon état des équipements et des installations ayant souvent atteint près de la moitié de leur durée de vie utile. On y retrouve également les programmes de remplacement d'éléments d'actifs.

D'autres investissements contribuent à maintenir ou à améliorer la sécurité et la fiabilité des véhicules et des installations au bénéfice de la clientèle. Le PEPM comprend aussi des projets qui touchent au respect des normes environnementales ainsi que celles de la santé et de la sécurité de la clientèle et du personnel.

Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Au cours des trois prochaines années, la STCUM prévoit investir près de 453 M \$ dans le maintien et le renouvellement de ses actifs, soit 392 M \$ dans les projets majeurs et 61 M \$ dans l'entretien périodique majeur de ses équipements. Ces sommes sont réparties dans une centaine de projets dont les principaux sont l'achat d'autobus, le remplacement des équipements fixes du métro, l'implantation d'un système intégré de vente et de perception, la poursuite de l'implantation du système intégré de gestion SAP et une série de mesures visant à améliorer le service à la clientèle tant au réseau des autobus qu'au réseau du métro.

En effet, le changement du système de réservation téléphonique au Transport adapté, l'implantation de mesures préférentielles aux autobus, l'optimisation des terminus et des points d'attente, la poursuite du programme de remplacement des escaliers mécaniques de première génération constituent des projets d'amélioration dont la clientèle pourra bénéficier d'ici 2003. Nous sommes convaincus qu'ils contribueront à offrir un service répondant encore plus à ses attentes et à accroître sa satisfaction.

Le défi de la STCUM est en fait d'investir dans le maintien en bon état des infrastructures de son patrimoine évalué à plus de 5,5 milliards de dollars, tout en prévoyant des sommes pour rendre encore plus attrayant le transport en commun.

L'horizon 2001-2003 montre des signes très encourageants pour la relance du transport en commun. Les efforts que nous comptons faire, jumelés aux projets de développe-

ment annoncés par le gouvernement du Québec, vont favoriser l'accessibilité aux réseaux d'autobus et de métro et seront sûrement déterminants dans l'atteinte de nos objectifs.

Bien que les avantages concurrentiels du transport en commun soient connus et reconnus, l'automobile ne cesse de gagner des adeptes. C'est pourquoi, il faut travailler avec les différents partenaires à mettre en place des stratégies visant à augmenter l'achalandage des transports collectifs.

Le Programme triennal des immobilisations 2001-2003 que nous vous présentons témoigne des efforts que nous voulons consentir pour y arriver et s'inscrit dans la foulée des orientations que nous avons prises afin de développer et de promouvoir le transport en commun.



Frank Zampino,
Président du Conseil d'administration



Jacques Fortin,
Directeur général

Table des matières

Avant-propos	I
Message du président du conseil d'administration et du directeur général	III
Approche globale	1
- Évolution des dépenses annuelles totales	2
- Point sur l'année 2000	3
- Présentation des dépenses en immobilisations 2001-2002-2003	4
Approche sectorielle	5
- Répartition des dépenses d'investissement par secteur	6
- Prévision des dépenses d'investissement 2001-2002-2003	7
- Programme d'entretien périodique majeur 2001-2002-2003	9
Réseau des autobus	13
- Évolution des investissements dans le secteur	14
- Achat et entretien des autobus	15
- Véhicules de service	16
- Centres de transport et entretien	16
- Équipement	16
- Transport adapté	17
Réseau du métro	19
- Évolution des investissements dans le secteur	20
- Voitures de métro	20
- Infrastructures et maintien du patrimoine	21
- Véhicules de travaux sur rails	21
- Équipements fixes	22
Développement du service	23
- Évolution des investissements dans le secteur	24
- Projets 2001-2002-2003	24
Normes environnementales et de la santé et de la sécurité	25
- Évolution des investissements dans le secteur	26
- Projets 2001-2002-2003	26
Informatique et autres projets	27
- Évolution des investissements dans le secteur	28
- Projets 2001-2002-2003	28
Impacts financiers	29
Conclusion	35
Annexes	37

Approche globale

Pour la période 2001-2003, la STCUM a prévu investir une somme de 392,2 millions de dollars pour la réalisation de projets majeurs. Parallèlement, elle consacrera 60,6 millions de dollars à l'entretien périodique majeur de ses équipements (PEPM).

Catégories	2001	2002	2003	Total
En milliers de dollars				
Projets majeurs	94 263	191 554	106 394	392 211
PEPM	24 784	19 801	16 030	60 615
Total	119 047	211 355	122 424	452 826

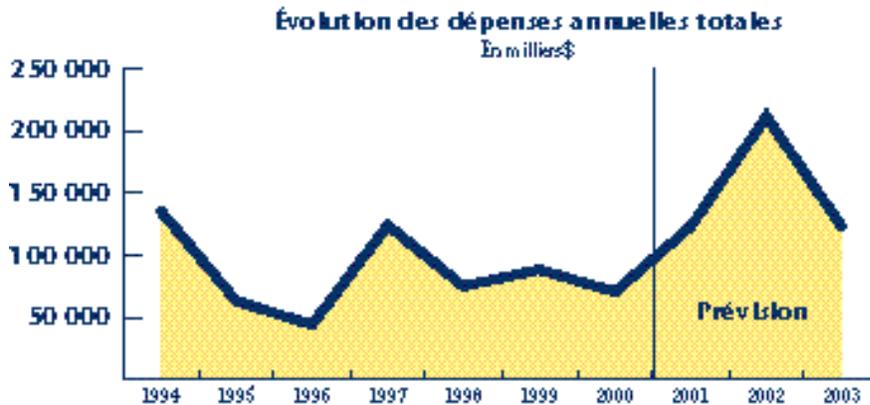
Approche globale

Évolution des dépenses annuelles totales

Au cours de la période 1994-2000, la Société aura investi 601,8 millions de dollars dans son patrimoine, à un rythme annuel moyen de 86 millions de dollars. Le montant total investi dans les différents secteurs représente 10,9 % de la valeur de remplacement du patrimoine évalué à 5,5 milliards de dollars. Le principal mode de financement de la Société a été le recours à l'emprunt à long terme dans une proportion de 82,1 % des investissements réalisés.

Pour la période 2001-2003, la Société prévoit investir 452,8 millions de dollars, plus 4,2 millions de projets financés par d'autres sources de fonds. Le recours au financement à long terme se fera dans une proportion de 91,2 %.

Au cours des deux dernières années, la Société a concentré ses efforts sur les études nécessaires à la réalisation des projets à venir, notamment le Programme de maintien des équipements fixes du métro qui devrait démarrer en 2001. D'autre part, la réception de 300 nouveaux autobus en 2001 et 2002 contribuera également à accroître le rythme des dépenses annuelles d'investissement.



Point sur l'année 2000

En 2000, les dépenses d'investissement afférentes aux projets majeurs devraient atteindre 41,1 millions de dollars, soit 4,8 millions de moins que prévu.

Différents éléments expliquent cette variation :

- la signature du nouveau contrat des autobus à plancher surbaissé nécessitera des débours additionnels de 5,4 millions par rapport au montant initial de 13,6 millions de dollars, du fait que le dépôt requis à la signature est passé de 10 % à 15 %;
 - l'étude du projet de modernisation de l'atelier Crémazie s'est poursuivie par l'achèvement des analyses préliminaires nécessitant une dépense de 300 000 \$, soit 2,7 millions de moins que la prévision initiale. En effet, la modernisation qui devait débuter en 2000 ne commencera finalement qu'en 2001;
 - le nouveau Programme d'entretien des équipements fixes du métro a démarré et les dépenses envisagées totalisent 1,5 million de dollars, soit 5,5 millions de moins que les 7 millions initialement budgétisés. Compte tenu de l'ampleur des études d'avant-projet, plusieurs projets sont reportés à 2001;
 - le programme de rénovation des stations du réseau initial du métro atteindra un niveau de dépenses supérieur de 3,9 millions à ce qui avait été prévu au PTI 2000-2001-2002. Il s'agit en fait d'un report en 2000 d'une partie des travaux prévus en 1999. Le programme sera finalisé selon l'enveloppe initiale de 60 millions de dollars;
- certains projets majeurs ont dû être retardés du fait de la forte demande d'expertise liée aux projets de développement du métro et autres modes de transport ainsi que de la complexité technique de certains d'entre eux. Les montants consacrés à la réalisation des projets retardés représenteront 5,9 millions de dollars de moins que prévu;
 - les dépenses qui avaient été budgétisées dans le PTI 2000-2001-2002 pour le prolongement du métro sont désormais exclues du présent document.

Les dépenses des projets du PEPM devraient atteindre 20,3 millions de dollars, soit 5,5 millions de moins que ce qui avait été inscrit au PTI 2000-2001-2002, compte tenu du report ou de l'abandon de certains projets. Il était prévu que ces derniers seraient majoritairement financés par des emprunts à long terme.

Présentation des dépenses en immobilisations 2001-2002-2003

Pour les trois prochaines années, la STCUM prévoit investir 392,2 millions de dollars dans les projets majeurs. Les principaux investissements sont les suivants :

- le programme de remplacement des autobus : 120,4 M \$;
- le programme de remplacement des équipements fixes du métro : 96,9 M \$;
- l'implantation de systèmes de vente, de perception et de vente en loge pour un montant global de 60,8 M \$;
- la modernisation du centre d'entretien majeur des autobus : 53,2 M \$;

- la poursuite de l'implantation du progiciel de gestion intégrée R/3 de SAP : 29,0 M \$;
- l'implantation de mesures préférentielles et l'optimisation des terminus et points d'attente, dans le cadre du développement du service à la clientèle, pour un investissement total de 17 M \$;
- le remplacement du système «Accès» pour le Transport adapté : 6,4 M \$.

Les dépenses du Programme d'entretien périodique majeur atteindront 60,6 millions de dollars sur trois ans. Ces dépenses sont souvent récurrentes et généralement non admissibles à des subventions dans le cadre des programmes gouvernementaux.

L'enveloppe prévue se répartit comme suit :

- 31 projets identifiés et financés par le volet emprunt du PEPM pour 24,6 millions de dollars.
- 65 projets identifiés se partagent l'enveloppe récurrente du volet comptant du PEPM à raison de 12,0 millions de dollars pour chacune des trois années.

De plus :

- 7 projets identifiés sont financés par d'autres sources de fonds pour 4,2 millions de dollars.

Approche sectorielle

- Réseau des autobus
- Réseau du métro
- Développement du service
- Normes environnementales et de la santé et de la sécurité
- Informatique et autres projets

Approche sectorielle

Répartition des dépenses d'investissement par secteur

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

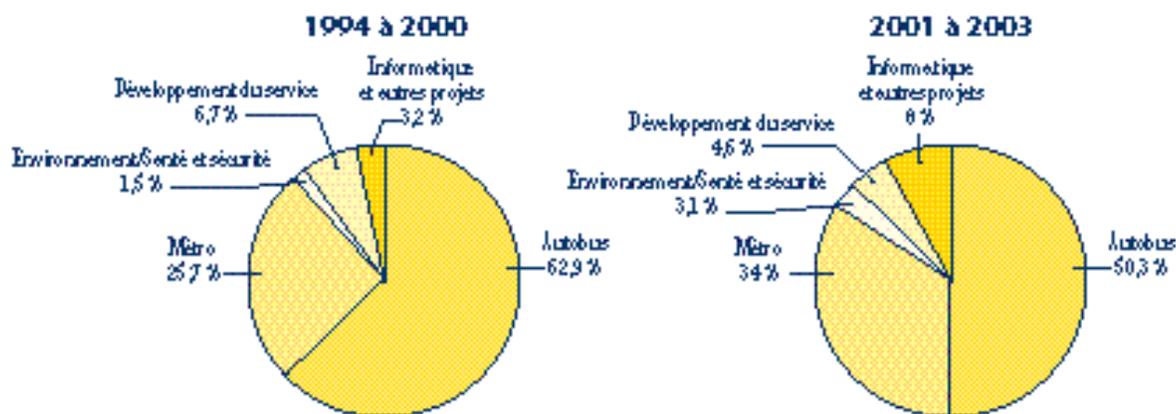
- le secteur du réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus et autres véhicules de service, les centres de transport, le transport adapté, l'équipement, l'outillage et enfin le maintien du patrimoine lié au secteur des autobus;
- le secteur du réseau du métro regroupe l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des véhicules de service, de l'infrastructure, des équipements et du maintien du patrimoine immobilier relié au secteur;

- le secteur du développement du service concerne des projets qui permettront d'améliorer le service de façon significative par de nouveaux aménagements;
- le secteur des normes environnementales et de la santé et de la sécurité comprend les dépenses liées au respect des normes et l'amélioration des installations de façon à préserver la santé et la sécurité aussi bien de la clientèle que du personnel de la Société;
- le secteur de l'informatique et autres projets, ces derniers ne pouvant être considérés comme faisant partie des précédents secteurs.

Au cours des sept dernières années, 88,6 % du budget total des dépenses d'investissement étaient destinés aux réseaux des autobus et du métro. Avec l'acquisition des autobus urbains, le réseau des autobus monopolisait à lui seul près des deux-tiers du budget.

On constate que, pour les années à venir, trois secteurs se partagent l'essentiel des dépenses d'investissement. Tout d'abord, le secteur du réseau des autobus continuera de nécessiter des dépenses importantes pour le maintien de ses

actifs, avec 50,3 % des investissements. Ensuite, 34 % des investissements seront déployés pour le secteur du réseau du métro, alors que 8 % seront consacrés au secteur informatique et autres projets. En effet, des réalisations de grande envergure sont prévues dans ces deux secteurs afin de maintenir le service à un niveau supérieur tout en dotant la Société d'outils informatiques et technologiques de pointe.



Prévision des dépenses d'investissement 2001-2002-2003

(en milliers de dollars)		Taux de subvention	Prévu 2000						TOTAL	TOTAL
No projet	Description du projet			2001	2002	2003	2004	2005	2001-2003	2001-2005
Réseau des autobus										
Achat d'autobus										
531 001	Remplacement des autobus	50 %	19 083	38 965	70 685	10 765	21 960	22 400	120 415	164 775
598 001	Coûts d'implantation	50 %	2 253							
Centres de transport										
358 540	Centre d'entretien majeur des autobus	75 %	300	11 900	23 200	18 100			53 200	53 200
Équipement										
18 503	Système de vente et perception (autobus)	50 %		2 000	25 220	8 400			35 620	35 620
Transport adapté										
530 866	Remplacement du système ACCES	75 %	1 029	4 453	1 933				6 386	6 386
810 837	St-Michel - Réfection du pavage		814							
Sous-total secteur :			23 479	57 318	121 038	37 265	21 960	22 400	215 621	259 981
Entretien périodique majeur-comptant			2 465	1 885	2 351	2 632	1 600	950	6 868	9 418
Entretien périodique majeur-emprunt			4 331	4 305	2 522	470	6 270	6 320	7 297	19 887
Total secteur :			30 275	63 508	125 911	40 367	29 830	29 670	229 786	289 286
Réseau du métro										
Programme de maintien équipements fixes										
757 001	Providence - Onduleurs et batteries	75 %	70	700					700	700
	Remplacement des escaliers Westinghouse	75 %	7 877	7 750	717				8 467	8 467
	Remplacement des contrôleurs d'aiguille - BTM	75 %	1 003							
	Remplacement des chargeurs et batteries	75 %	233	626	597				1 223	1 223
	Connexions inductives Jeumont	75 %	188	564	564	564	564	412	1 692	2 668
	Programmation d'équipements fixes février 2001	75 %		11 200	29 700	36 700	41 100	41 200	77 600	159 900
	Remplacement des transformateurs BPC	75 %	50	1 260	3 000	3 000	2 000	2 000	7 260	11 260
Infrastructure et maintien du patrimoine										
18 503	Système de vente et perception (métro)	75 %		1 000	13 580	4 600			19 180	19 180
690 884	Système intégré de vente en loge			4 000	2 000				6 000	6 000
850 100	Programme Réno-station	75 %	5 973							
Équipement et véhicules de service										
890 877	Remplacement des véhicules sur rails	75 %	2 075	230	1 771	1 350	1 100	1 015	3 351	5 466
Sous-total secteur :			17 469	27 330	51 929	46 214	44 764	44 627	125 473	214 864
Entretien périodique majeur-comptant			7 380	8 013	6 471	6 647	7 150	7 250	21 131	35 531
Entretien périodique majeur-emprunt			4 963	4 084	2 169				6 253	6 253
Total du secteur :			29 812	39 427	60 569	52 861	51 914	51 877	152 857	256 648

Prévision des dépenses d'investissement 2001-2002-2003 (suite)

(en milliers de dollars)		Taux de subvention	Prévu 2000	2001	2002	2003	2004	2005	TOTAL 2001-2003	TOTAL 2001-2005
No projet	Description du projet									
Développement du service										
Terminus										
350 002	Optimisation des terminus et points d'attente	75 %		2 750	1 675				4 425	4 425
Voies réservées										
350 001	Implantation de mesures préférentielles surface	75 %		2 000	5 250	5 357			12 607	12 607
Autres										
901 998	Système intégré d'information à la clientèle			1 405	1 125				2 530	2 530
Sous-total secteur :				6 155	8 050	5 357			19 562	19 562
Entretien périodique majeur-comptant			120	300	500	500	800	950	1 300	3 050
Entretien périodique majeur-emprunt										
Total du secteur :			120	6 455	8 550	5 857	800	950	20 862	22 612
Normes environnementales et de la santé et de la sécurité										
Entretien périodique majeur-comptant			685	1 757	2 413	2 221	2 450	2 850	6 391	11 691
Entretien périodique majeur-emprunt				3 415	1 550	1 300			6 265	6 265
Total du secteur:			685	5 172	3 963	3 521	2 450	2 850	12 656	17 956
Informatique et autres projets										
Informatique										
530 869	Acquisition de nouveaux modules SAP		110	2 000	10 000	17 000	1 000		29 000	30 000
598 002	Implantation de Scad 1 et 2			1 460	537	558	577		2 555	3 132
Sous-total secteur :			110	3 460	10 537	17 558	1 577		31 555	33 132
Entretien périodique majeur-comptant			350	45	265				310	310
Entretien périodique majeur-emprunt				980	1 560	2 260			4 800	4 800
Total Secteur :			460	4 485	12 362	19 818	1 577		36 665	38 242
Tous secteurs										
Projets majeurs			41 058	94 263	191 554	106 394	68 301	67 027	392 211	527 539
Entretien périodique majeur			20 294	24 784	19 801	16 030	18 270	18 320	60 615	97 205
			61 352	119 047	211 355	122 424	86 571	85 347	452 826	624 744
Financement - entretien périodique majeur										
Comptant			11 000	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	36 000	60 000
Emprunt à long terme			9 294	12 784	7 801	4 030	6 270	6 320	24 615	37 205
			20 294	24 784	19 801	16 030	18 270	18 320	60 615	97 205

Programme d'entretien périodique majeur 2001-2002-2003

(en milliers de dollars)

No projet	Description du projet	Règlement d'emprunt	Emprunt 2001	Comptant 2001	Emprunt 2002	Comptant 2002	Emprunt 2003	Comptant 2003
Réseau des autobus								
Autobus urbains								
820 773	Réparation des véhicules			1 700		2 215		2 282
Sous-total				1 700		2 215		2 282
Véhicules de services								
340 822	Achat de véhicules cubes		172					
754 822	Remplacement des véhicules - 50 000 \$ - 1999	CA-104	428					
754 863	Remplacement des véhicules - 50 000 \$ - 2001				1 000			
754 864	Remplacement des véhicules + 50 000 \$ - 1999	CA-101	283					
801 000	Remplacement des véhicules - 50 000 \$ - 2000	CA-108	1 077					
801 001	Remplacement des véhicules + 50 000 \$ - 2000	CA-108	915					
801 002	Remplacement des véhicules + 50 000 \$ - 2001				1 052			
Sous-total			2 875		2 052			
Centres de transport								
318 720	Réparations des vérins Ford Smith			60				
Sous-total				60				
Entretien, équipements et outillage								
500 044	Banc de calibration - Pompes d'injection		240					
599 223	Achat d'un tour CNC - 3 axes		200					
890 896	Programme de remplacement d'équipements de production				220		220	
Sous-total			440		220		220	
Maintien du patrimoine - autobus								
287 295	St-Laurent - Installation de prototype de vérins			125				
531 008	CT St-Laurent - Aménagement locaux administratifs		740					
580 661	Legendre - Réfection du plancher des locaux divisionnaires					88		
810 036	Remplacement des portes d'accès pour les camions		250		250	48	250	350
Sous-total			990	125	250	136	250	350
Total du secteur			4 305	1 885	2 522	2 351	470	2 632

Programme d'entretien périodique majeur 2001-2002-2003 (suite)

(en milliers de dollars)		Règlement	Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant
No projet	Description du projet	d'emprunt	2001	2001	2002	2002	2003	2003
Réseau du métro								
Entretien de voitures								
670 517	Réfection des caisses MR-73			1 530		572		
670 614	Système de contrôle des trains FUFÉ-OPQVM			142				
680 707	Remplacement des ressorts Éligo			108		40		
682 018	Remplacement des coulisseaux / CF des portes sur MR-63			179		116		66
682 156	Modification des portes voyageurs sur MR-63			275				
683 030	Études et remise à neuf des composantes électriques			350		470		488
683 032	Réparation des bogies des voitures de métro			230		237		146
683 033	Modification des bogies à demi-vie			400		686		713
683 165	Reconditionnement BJX MR-63			56				
683 168	Remplacement des caoutchoucs des portes MR-73			150		243		310
684 037	Modification des têtes électriques			117		81		
684 038	Remplacement des accumulateurs MR-73			150				
684 042	Remplacement de la clé C - MR-73					170		172
684 046	Évaluation de l'état des composants de portes pour voitures MR-63			138				
684 047	Augmentation des périodicités SAB pour voitures MR-63 et 73			170		174		179
830 792	Système de contrôle des trains (relais RM-8)			277		401		1 552
831 236	Remplacement des accouplements Paulstra			285				
	Nouvelles initiatives					436		620
	Sous-total			4 557		3 626		4 246
Équipements fixes du métro								
449 041	Réfection des installations électriques du réseau initial			50		150		100
671 224	Modification radio-communication PCM					192		
672 027	Implantation des zones test à micro-processeurs	CA-52-2	235		330			
720 653	Remplacement des relais ACEC	CA-52-2	384		384			
720 850	Programme de remplacement des pompes et contrôle	CA-52-2	67					
720 948	Programme de remplacement DI-DT	CA-52-2	247		57			
720 955	Remplacement des boîtiers pilotes			440		310		325
721 553	Réfection des équipements raccord ligne 5			100		50		
721 554	Caractérisation de la voie			150				
721 708	Rénovations des coupons-neutres					100		100
721 710	Stabilisation appareils de voie			50		50		
721 712	Balais pour les escaliers mécaniques Vickers		250		250			
730 522	Réfection du chemin de roulement			350		350		395
733 069	Dispositif de mise à la terre motorisé (DMM)			50				
754 802	Poste Providence - Échangeur téléphonique			330				
	Nouvelles initiatives							331
	Sous-total		1 183	1 520	1 021	1 202		1 251
Infrastructure								
324 275	Lionel Groulx - Climatisation bureaux administratifs		427					
330 813	Inspection des voûtes du métro arrière-garde et bâtiments			200		150		
348 781	Remplacement des tuyaux de drainage sur les lignes 1 et 2			150				
448 181	Réparation béton stations, postes de redressement-ventilation			250				
690 860	Vendôme - Réparation du plancher et du bassin			100				
721 711	Réfection des équipements du raccord de la ligne 1 à 4			100				
733 084	Stabilisation par injection du radier			200		300		
810 955	Modification aux différents garde-corps					150		150
	Nouvelles initiatives							300
	Sous-total		427	1 000		600		450

Programme d'entretien périodique majeur 2001-2002-2003 (suite)

(en milliers de dollars)		Règlement d'emprunt	Emprunt 2001	Comptant 2001	Emprunt 2002	Comptant 2002	Emprunt 2003	Comptant 2003
Réseau du métro (suite)								
Équipement - véhicules								
721 707	Contrôle de vitesse sur train-dépoussiéreur			100				
731 010	Installation des frotteurs négatifs	CA-82	269					
831 386	Modification et remise en état des véhicules			163				
Sous-total			269	263				
Maintien du patrimoine - métro								
211 101	Réfection des toitures/Atelier GR - Toiture bitume élastomère	CA-107	1 100		773			
314 030	Programme d'aménagement de facilités pour personnel féminin	CA-107	200		200			
335 560	Toilettes publiques - Berri-Uqam			100				
423 181	Plamondon - Réfection des marches d'escalier					267		
684 043	Atelier GR - Achat d'élevateur sous-terre		175		175			
810 633	Angrignon - Remplacement des dômes		380	165				
810 875	Atelier GR - Réfection des vérins			113				
810 992	Garage Angrignon - Relocalisation des siamoises					260		
811 143	Atelier de la voie - Réfection du mur			195				
811 163	Station Joliette - accès sud - réfection éléments structurels escaliers mécaniques - phase II					216		
811 176	Faisceau de la voie - Remplacement rideau vapeur		350					
811 218	Installation d'un centre d'entretien pour nacelle					300		
841 025	Modification des portes coupe-feu Nouvelles initiatives			100				700
Sous-total			2 205	673	1 168	1 043		700
Total du secteur			4 084	8 013	2 169	6 471		6 647

Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

Respect des normes environnementales								
318 361	CT St-Denis, St-Laurent - Enlèvement réservoirs essence, varsoil					195		
318 374	Anjou - Enlèvement de réservoirs d'essence		685	65				
681 006	Poste St-Donat - Insonorisation du système de ventilation			263				
721 709	Poste de ventilation - Prolongements					600		600
810 507	CT St-Laurent - Modification aux îlots de distribution du diesel			168				
810 882	Modification des équipements pré-traitement Nouvelles initiatives			250		280		500
Sous-total			685	746		1 075		1 100
Santé et sécurité								
334 918	Atelier GR - Traitement de l'air pour la chambre de sablage			300				
600 077	Modification des câbles de radio-communication			206		178		
721 706	Dispositif d'essai de ligne EDL			135				
730 557	Ajout d'éclairage en tunnel	CA-107	1 300		1 300		1 300	
731 108	Modification ergonomie des équipements			50				
731 605	Élargissement du massif		250		250			
753 081	Installation des trappes à fumée sur Duplex			80		80		
810 070	Snowdon - Amélioration du niveau de l'éclairage		430					
810 945	Diverses stations - Facilités lavage de vitres - remplacement éclairage					380		
840 763	Atelier de la voie - Remplacement des systèmes de ventilation		750					
841 169	Installation des trottoirs, prises d'eau pour unités Nouvelles initiatives			200		200		121
Sous-total			2 730	1 011	1 550	1 338	1 300	1 121
Total du secteur			3 415	1 757	1 550	2 413	1 300	2 221

Programme d'entretien périodique majeur 2001-2002-2003 (suite)

(en milliers de dollars)

No projet Description du projet

Règlement d'emprunt	Emprunt 2001	Comptant 2001	Emprunt 2002	Comptant 2002	Emprunt 2003	Comptant 2003
		300		500		500
		300		500		500

Développement du service

Voies réservées

901 997 Redéploiement et accessibilité des abribus

Total du secteur

Informatique et autres projets

Informatique

530 867 Mise à jour des télécommunications et des serveurs

530 868 Implantation S.A.E.

Sous-total

Autres projets

683 154 Atelier Youville - Réfection des locaux du personnel

Sous-total

Total du secteur

Total tous secteurs

	780					
	200		1 560		2 260	
	980		1 560		2 260	
		45		265		
		45		265		
	980	45	1 560	265	2 260	
	12 784	12 000	7 801	12 000	4 030	12 000

Projets financés par d'autres sources de fonds

710 982 Remplacement des ballasts

721 713 Passerelle pour escaliers mécaniques

757 000 Évaluation des équipements fixes du métro

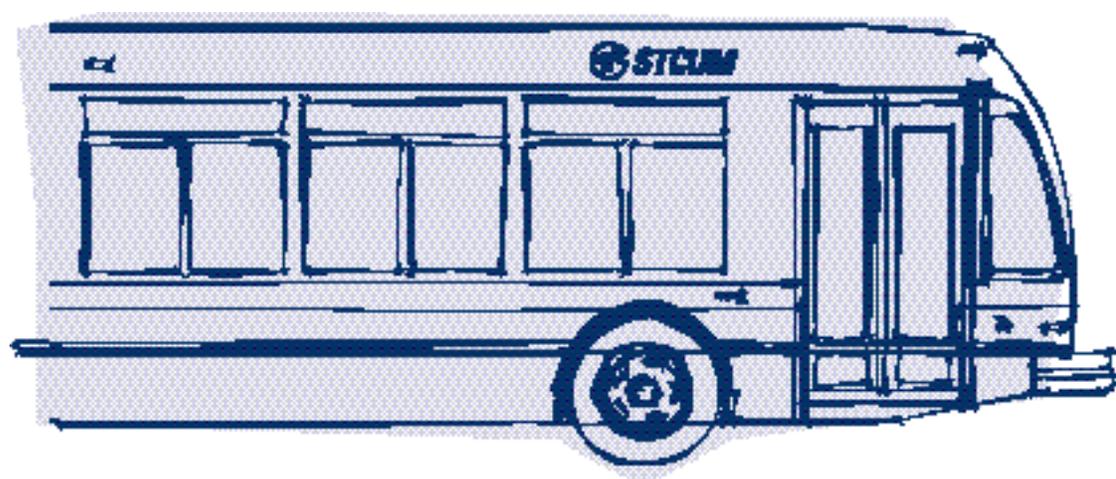
810 510 Ct. Frontenac - Caractérisation du site

810 834 St-Henri - Élimination des hydrocarbures

811 155 Programme d'enlèvement de l'amiante

841 199 St-Michel - Remplacement du système d'humidification

	20					
	75			75		
	2 400					
	330					
	530					
	683					
	140					
	4 178			75		



Réseau des autobus

Réseau des autobus

De 1994 à 2000, le secteur du réseau des autobus a représenté 62,9 % des dépenses totales en immobilisations. Pendant cette période, environ 378,7 millions de dollars ont été investis dans ce secteur en achat et en entretien des autobus et des véhicules de service, ainsi que dans la construction et l'entretien des centres de transport.

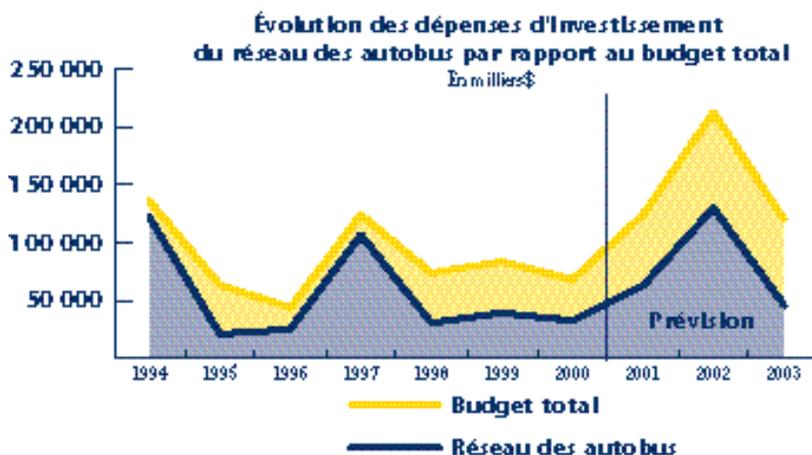
Plus spécifiquement, les débours reliés à l'acquisition des nouveaux autobus ont représenté 304,9 millions de dollars, soit près de 80,5 % des dépenses totales du secteur. Au cours de cette période, la Société a reçu 776 véhicules dont 456 autobus à plancher surbaissé. Afin d'entretenir son parc, la STCUM a injecté 19,0 millions de dollars, essentiellement dans la réfection de la carrosserie des autobus non couverts par les garanties prolongées.

Au cours de cette période, la Société a inauguré le centre de transport Lasalle et poursuivi son programme de maintien du patrimoine au niveau des autobus. De plus, 19,1 millions de dollars ont été consacrés à l'entretien et à la rénovation des autres centres de transport et du centre d'entretien des autobus.

Le solde des investissements pour ce secteur, soit 4,2 % du total, a été investi dans le renouvellement du parc de véhicules de service et dans le renouvellement des équipements nécessaires à l'entretien des autobus.

Au cours des trois prochaines années, 229,8 millions de dollars seront injectés dans le réseau des autobus, soit 50,3 % des investissements de la Société. Les futurs investissements seront traités dans la présente section.

Le recours à l'emprunt est le principal mode de financement du secteur et représente environ 97,2 % des débours, le solde étant financé principalement par l'enveloppe du PEPM.



Achat et entretien des autobus

Achat

L'achat d'autobus à plancher surbaissé constituera un investissement majeur pour la Société. Il s'agit de répondre à un double objectif de rajeunissement du parc et d'amélioration de l'accessibilité.

Le nouveau modèle d'autobus a été spécialement étudié, entre autres, pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées qui représenteront une part de plus en plus importante de la clientèle, compte tenu de l'évolution démographique.

En 2001, 2002 et 2003, la Société investira 120,4 millions de dollars dans le remplacement de ses autobus. La livraison en 2001 de 105 nouveaux véhicules, puis de 195 en 2002 et 25 en 2003, diminuera les coûts d'entretien des autobus vieux de plus de 16 ans dont le nombre passera de 238 à 52 à la fin de 2003.

Entretien

Afin de pouvoir atteindre un objectif de durée de vie utile de 16 ans, tout en assurant un service de qualité, la STCUM applique un programme d'entretien qui prévoit, en plus des révisions et réparations courantes, une révision majeure après la 8^e année de service. Au niveau du PEPM, un montant de 6,2 millions de dollars sera affecté à l'entretien du parc d'autobus pour les trois prochaines années.

Les ressources financières investies dans l'achat et l'entretien auront permis d'atteindre les objectifs fixés, soit de minimiser le nombre de véhicules ayant plus de 16 ans, et de maintenir un parc de véhicules relativement jeune.

D'autre part, une part de plus en plus importante du parc bénéficie d'une garantie prolongée, ce qui devrait réduire les coûts d'entretien.

Évolution du parc d'autobus

	Nombre d'autobus	km parcourus (en millions)
1994	1670	77,5
1995	1657	77,3
1996	1550	73,7
1997	1550	72,9
1998	1595	72,4
1999	1600	72,4
2000	1600	72,6*

*Prévision

Types d'autobus

Modèles	Nombre en 2000	% du parc
New look	145	9,1 %
Classic	999	62,4 %
Plancher surbaissé	456	28,5 %

Âge des véhicules

Année	Parc actif	Parc actif	Parc actif
	Nombre de véhicules	Âge moyen des véhicules	Nombre de véhicules de plus de 16 ans
1997	1 550	7,48 ans	191
1998	1 595	7,55 ans	124
1999	1 600	7,84 ans	178
2000	1 600	8,85 ans	238
2001	1 600	8,56 ans	208
2002	1 590	7,36 ans	77
2003	1 590	8,09 ans	52

Véhicules de service

La Société possède également un parc de véhicules de service. Depuis 1990, le renouvellement de son parc se fait par le programme de remplacement des véhicules de service qui prend en compte l'âge économique, le kilométrage, l'état de la carrosserie, la condition mécanique, le type d'utilisation et les véhicules disponibles pour un même service.

Le parc de véhicules se compose de :

- 88 automobiles;
- 87 camions essence;
- 89 camions diesel;
- 86 remorques;
- 91 véhicules divers.

L'investissement requis par le programme de remplacement des véhicules sera de 4,9 millions de dollars au total, financés par emprunt, soit 2,9 millions de dollars en 2001 et 2 millions en 2002.

Centres de transport et entretien

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

Pour la période 2001-2003, la STCUM prévoit, au titre de projet majeur, la construction ou la rénovation du centre d'entretien majeur d'une superficie de 280 000 pieds carrés. Parmi les scénarios étudiés, celui de la construction d'un nouveau bâtiment est présentement retenu au coût estimé de 53,2 millions de dollars et regroupera les activités de réparation mécanique et de carrosserie d'autobus ainsi que la fabrication et la remise à neuf de pièces.

Par ailleurs, le 23 décembre 1999, la STCUM a reçu un avis d'imposition de réserve pour fins publiques de la Corporation d'hébergement du Québec, afin de permettre la construction du nouveau centre hospitalier de l'université de Montréal (CHUM). Cet avis oblige la Société à trouver rapidement un autre lieu pour relocaliser le Centre de transport St-Denis ainsi que ses installations connexes. Divers emplacements sont présentement à l'étude et l'évaluation des coûts totaux sera finalisée au cours des prochains mois.

Centre de transport	Année de construction	Utilisation
Mont-Royal	1926	Centre de transport
Atelier Crémazie	1948	Entretien majeur des autobus
Frontenac	1956	Centre de transport
St-Michel	1957	Entretien Transport adapté
St-Denis	1958	Centre de transport
Legendre	1973	Centre de transport
Anjou	1982	Centre de transport
St-Laurent	1984	Centre de transport
Lasalle	1995	Centre de transport

Équipement

Des investissements de 35,6 millions de dollars sont prévus au cours des trois prochaines années afin d'équiper les autobus d'un système de vente et perception automatique. Les équipements installés dans chaque véhicules permettront, entre autres, de fournir

automatiquement une preuve de paiement, d'effectuer un décompte des espèces, de valider les cartes d'abonnement et de composer les tickets et autres titres de transport en vigueur.

Transport adapté

Le Transport adapté fournit aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées l'accès à un service de transport en commun grâce, notamment, à un système de prise en charge spécifique sur appel. En 1999, il y a eu 1 253 000 déplacements, et une majorité des utilisateurs l'emprunte sur une base régulière (quotidienne et hebdomadaire). Les taxis assurent 62 % et les minibus 38 % des déplacements.

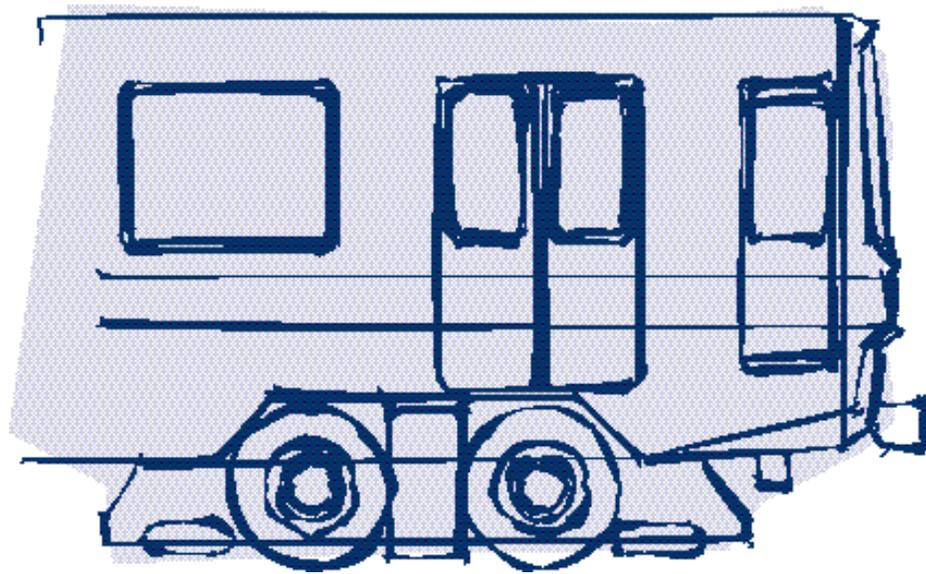
Le parc de minibus de la Société est composé de 89 véhicules adaptés spécifiquement aux besoins des personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite. Au cours de la prochaine période, la Société prévoit remplacer 45 véhicules, soit 17 en 2001, 15 en 2002 et 13 en 2003. Le coût actuel de remplacement unitaire s'élève à 95 800 dollars et représente un investissement total de 4,3 millions de dollars. La Société a entrepris des démarches auprès des autorités du ministère des Transports du Québec pour augmenter le montant admissible. Il convient de noter que ces montants n'apparaissent pas au présent PTI parce qu'ils sont financés directement par le budget d'exploitation du Transport adapté.

Par ailleurs, l'accessibilité du réseau régulier des autobus est l'un des objectifs majeurs de la STCUM qui, depuis 1998, progresse en ce sens par l'achat d'autobus à plancher surbaissé et par l'aménagement progressif du parc.

Le logiciel «Accès»

La STCUM a entrepris de changer, au coût de 7,7 millions de dollars (dont 6,4 M \$ en 2001-2003) le progiciel de gestion des demandes de déplacement qui sera opérationnel, après une phase de test, au cours du 1^{er} semestre 2002. La nouvelle application, permettra d'automatiser la quasi-totalité des opérations, ce qui apportera les améliorations suivantes :

- réduction très importante du nombre de tentatives pour rejoindre le centre d'appels (de 42 à 4 tentatives en moyenne),
- réduction du temps de traitement des demandes de déplacement (de 12 à moins de 3 minutes),
- amélioration de la ponctualité et du respect des normes de service,
- réduction de la plage de confirmation de 30 à 15 minutes,
- réduction des coûts d'opération et de déplacement.



Réseau du métro

Réseau du métro

Pour la période 1994-2000, les investissements dans le secteur du métro ont représenté 25,7 % des dépenses en immobilisations de la Société, soit 154,6 millions de dollars. Le programme Réno-station et les investissements connexes (44,9 %), l'entretien périodique majeur des voitures de métro MR-63 et MR-73 (22,3 %) et l'entretien des équipements fixes (25,6 %) ont représenté les principales dépenses. Comme le démontre le présent graphique, c'est à partir de 1998 que le niveau des investissements annuels a progressé rapidement, passant de 10 à 40 millions de dollars. Le lancement du projet de remplacement des 79 escaliers mécaniques et le début du programme Réno-station ont été les signes précurseurs de l'ampleur des futurs investissements dans ce secteur.

Au cours des trois prochaines années, la Société investira dans ce secteur près de 155,4 millions de dollars, soit 34 % des dépenses totales en immobilisations. Ce montant est équivalent aux investissements réalisés au cours de la période 1994-2000, traduisant ainsi les besoins urgents en rénovation des équipements fixes et des infrastructures du métro. En effet, ces deux catégories d'investissements représentent 133,3 millions de dollars, soit près de 85,8 % des dépenses du secteur. Les programmes d'entretien des voitures de métro MR-63 et MR-73, le maintien du patrimoine, ainsi que le remplacement des véhicules spécialisés, se maintiendront au rythme des années antérieures.

Historiquement, le recours à l'emprunt a été le principal mode de financement (66,7 %) des dépenses d'investissement du secteur. La portion comptant du PEPM représente la deuxième source de financement (30,2 %). Pour les trois prochaines années, l'emprunt à long terme représentera 84,8 % des besoins exprimés, soit 131,7 millions de dollars.

Voitures de métro

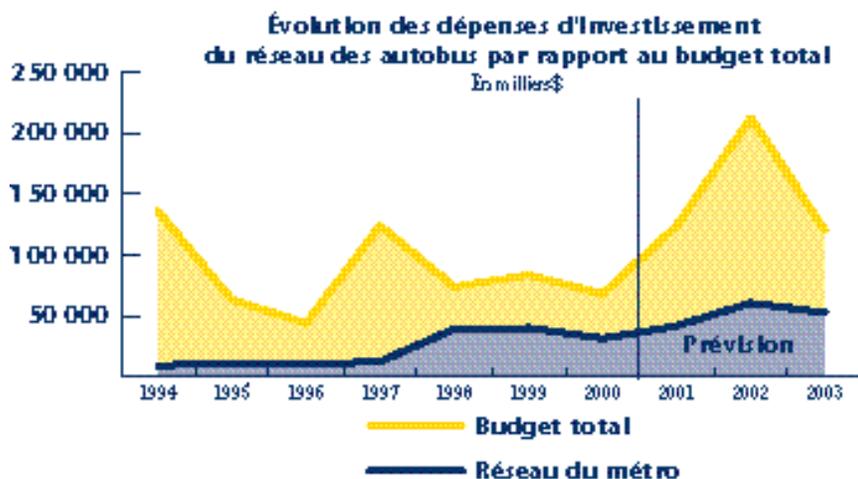
Les voitures appartiennent à deux générations : les MR-63 (336), achetées lors de l'ouverture du métro en 1966, et les MR-73 (423), achetées pour le prolongement des lignes dans les années 1976 à 1980.

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

Dans le cadre des dépenses d'investissement 2001-2002-2003, l'enveloppe comptant du PEPM prévoit 12,4 millions de dollars de dépenses pour l'entretien des voitures. De ce montant, 1,5 million de dollars est prévu pour entretenir et modifier les portes des voitures de métro MR-63 et MR-73. En effet, la problématique des portes représente la principale cause des interruptions de service de plus de 5 minutes.

Par ailleurs, 2,1 millions de dollars seront consacrés à la rénovation des caisses des MR-73 en 2001 et 2002. À la fin de cette période, cette intervention majeure aura permis de rénover la totalité des 423 voitures pour un coût total estimé à 22,8 millions de dollars.

D'autre part, le renouvellement du parc de voitures MR-63, qui atteindra la fin de sa durée de vie utile fixée à 40 ans, impliquera une dépense probable de plus d'un milliard de dollars. La décision de renouveler ce parc de voitures aura des répercussions sur les cycles et budgets d'entretien. C'est dans ce contexte qu'en 1999 la Société a mis sur pied une équipe multidisciplinaire afin d'élaborer une vision stratégique de l'entretien et du remplacement des voitures. Ces dépenses n'apparaissent pas dans le présent Programme triennal des immobilisations.



Infrastructures et maintien du patrimoine

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

Les infrastructures du métro nécessiteront près de 2,5 millions de dollars de l'enveloppe totale du PEPM. Les réalisations à venir se composent principalement des travaux d'inspection, de réfection du radier et du remplacement des équipements.

Les stations du réseau initial du métro ayant été rénovées grâce au programme Réno-station, un montant de 5,8 millions de dollars sera nécessaire (dans le cadre du programme de maintien du patrimoine) pour entretenir et améliorer les éléments mécaniques, électriques et structuraux de certaines stations du nouveau réseau, ainsi que de certains ateliers d'entretien et de réparations majeures. L'enveloppe du PEPM couvrira la totalité de ces dépenses.

En ce qui a trait à la programmation des projets majeurs, pour la période 2001-2002-2003, la Société a l'intention d'investir 25,2 millions de dollars dans deux projets. Le volet métro des projets «Vente et perception» et «Système intégré de vente en loge» représentent respectivement 19,2 et 6 millions de dollars. Ils permettront tous les deux d'améliorer le réseau de vente en l'adaptant aux priorités de la clientèle tout en diminuant les coûts d'exploitation.

Il est prévu au présent Programme de remplacer les systèmes de vente et perception actuels. Ces nouveaux systèmes assureront la remise automatique et le compostage des tickets et autres titres en circulation. L'émission du ticket de correspondance sera supprimée dans le métro puisque le ticket unitaire sera composté au moment du passage au tourniquet d'entrée et conservé comme preuve de paiement et droit de correspondance.

Véhicules de travaux sur rails

La STCUM dispose d'un parc de véhicules de travaux sur rails dédié à l'entretien des tunnels du métro. Ce parc comprend 84 véhicules d'une valeur de plus de 30 millions de dollars. La valeur unitaire de chacun des véhicules varie de 55 000 à 3 millions de dollars. Ces véhicules se répartissent en 7 catégories distinctes :

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

Acquis entre 1960 et 1970, la majorité de ces véhicules a aujourd'hui entre 30 et 40 ans. Ils ont dépassé leur durée de vie utile moyenne estimée à 26 ans. Afin de conserver le parc dans un état de fonctionnement fiable, sécuritaire et performant tout en réduisant les coûts d'entretien, un programme de maintien des actifs a été mis sur pied en 1992.

Pour 2001, une somme de 532 000 dollars est prévue au PEPM afin de procéder à certaines modifications ou ajouts d'équipements sur les véhicules actuels. Au titre des projets majeurs, une dépense de 230 000 dollars est prévue afin de finaliser les achats de 1999. De plus, le processus d'appel d'offres sera amorcé pour l'acquisition de deux aspirateurs d'une valeur totale de 1,1 million de dollars dont la livraison est prévue pour 2002. Au cours de cette même année, différents véhicules seront remplacés pour un coût de 671 000 dollars. Finalement, pour les années subséquentes, des dépenses d'investissement annuelles de 1 million de dollars en moyenne permettront de poursuivre le programme de remplacement des véhicules.

Équipements fixes

Le programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf de tous les équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation.

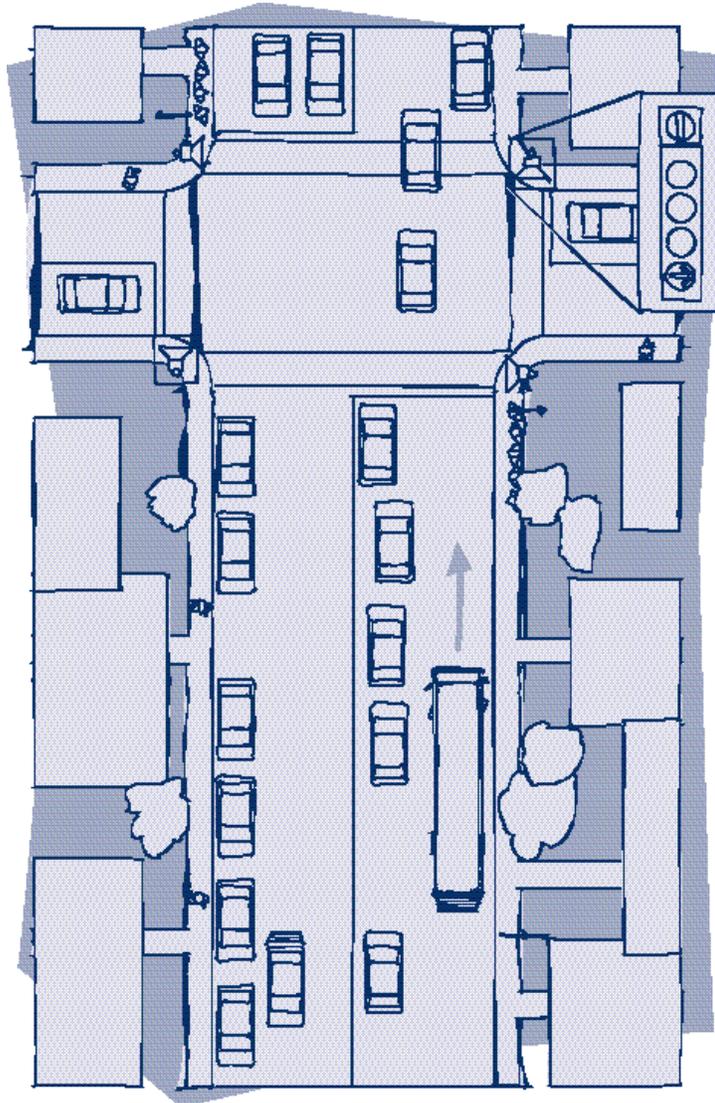
Le réseau du métro compte différentes catégories d'équipements fixes dont les principales sont :

- 65 km de voies, 290 km de guidage, de pistes de roulement et de rails;
- 95 systèmes de détection et de combat d'incendie, 19 systèmes de gicleurs, 35 unités centrales d'éclairage de secours autonomes;
- 291 escaliers mécaniques;
- 50 ascenseurs, monte-charge, et quais hydrauliques;
- 405 ventilateurs en station et 135 en tunnel;
- 314 pompes en station et 102 en tunnel;
- 76 postes de contrôle de train;
- 3 000 téléphones en réseau privé;
- 300 caméras, 3 000 batteries, 1 053 tourniquets;
- 6 postes de district pour la distribution et 57 postes de redressement;
- tous les systèmes de télécommunication.

Ces équipements, dont la valeur de remplacement est d'environ un milliard de dollars, ont été mis en service entre 1966 et 1998 et ont une durée de vie estimée de 25 à 40 ans. Ils atteignent donc une période critique de leur cycle de vie. Certains ont déjà fait l'objet de remplacement ou de réfection majeure à l'occasion de projets *ad hoc*.

La STCUM lancera le programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro qui permettra de regrouper et d'intégrer tous les projets, de maintenir l'exploitation pendant les travaux, d'optimiser les investissements dans le temps et d'améliorer le service à la clientèle par des améliorations technologiques.

En 2001-2002-2003, la Société prévoit investir 105,7 millions de dollars dans la réfection des équipements fixes et des infrastructures du métro, soit 68 % des investissements totaux du secteur réseau du métro.



Développement du service

Développement du service

Le secteur du développement du service comprend les projets qui ont permis d'offrir à la clientèle de nouvelles prestations, d'améliorer la rapidité du service et le confort des utilisateurs. La période 1994-2000, et plus particulièrement l'année 1994, a marqué la fin des projets d'immobilisations amorcés dans le cadre du plan de relance de 1992.

Historiquement, la Société a investi dans le développement commercial en modernisant ses terminus d'autobus, en implantant des voies réservées et/ou des mesures préférentielles sur la voie publique et en modernisant les trains de banlieue lorsqu'ils étaient sous sa juridiction. Ces interventions expliquent d'ailleurs la somme de 39,2 millions de dollars qui a été investie entre 1994 et 1996. À titre indicatif, il est à noter que les investissements reliés aux trains de banlieue représentent à eux seuls 33,2 millions de dollars.

Considérés comme équipements métropolitains, une très grande majorité de ces investissements a été transférée à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), ce qui explique que la Société ait cessé d'investir dans ce secteur.

Cependant, au cours des trois prochaines années, la Société a prévu de dépenser 20,9 millions de dollars pour le développement du service, soit 4,6 % des dépenses d'immobilisations totales. La majorité de ces investissements se fera dans les secteurs qui ont été un facteur de succès dans le Plan de relance de 1992, c'est-à-dire dans l'optimisation des terminus et dans les voies réservées.

Le recours à l'emprunt représentera la principale source de financement dans une proportion de 93,8 %. Ce fort pourcentage s'explique par l'admissibilité de ces projets de développement au Programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec.

Projets 2001-2002-2003

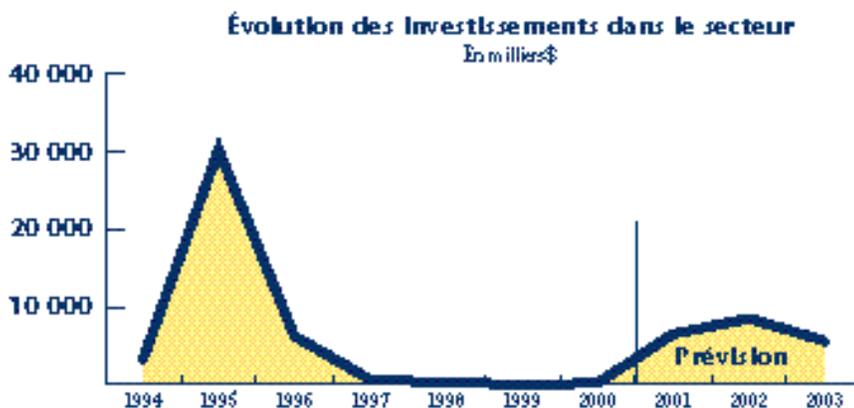
Dans le cadre de la vision d'entreprise 2002, la STCUM s'est fixée comme objectif d'augmenter la rapidité de son service et, pour ce faire, établi un plan d'intervention sur le réseau pour un montant de 17 millions de dollars.

Un montant de 4,4 millions de dollars sera consacré au réaménagement des terminus Fairview, Elmhurst, Laurier et Sauvé. De plus, 12,6 millions de dollars seront consacrés notamment à :

- la mise en place d'une voie réservée ou de mesures préférentielles sur les axes St-Michel, Rosemont et l'autoroute 20;
- la mise en place de mesures préférentielles visant à accélérer la circulation des autobus aux abords du centre commercial Fairview, dans l'axe de l'autoroute métropolitaine, l'axe de la rue Sherbrooke et celui du boulevard Henri-Bourassa.

D'autre part, dans le but d'améliorer l'information à la clientèle, la Société investira 2,5 millions de dollars dans un système intégré d'information sur le réseau des autobus.

Depuis 1997, la Société a élaboré un programme pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite à son réseau régulier. Un des volets de ce programme consiste notamment à supprimer la marche à l'entrée des abribus afin de les rendre accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Ce volet du programme se poursuivra en 2001-2003 avec un investissement estimé à 1,3 million de dollars.





Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

Depuis le milieu des années 1980, la Société a entrepris des travaux afin de se conformer aux lois environnementales et de la santé et de la sécurité. Ainsi, de 1994 à 2000, elle a investi un montant de 9,3 millions de dollars, soit 1,5 % de la totalité des investissements réalisés au cours de cette période. Plus spécifiquement, 3,1 millions de dollars ont été injectés pour la mise en conformité avec les normes environnementales et 6,2 millions de dollars pour des projets visant à assurer la santé et la sécurité des clients et des employés.

Dans la majorité des cas, la nature de ces projets ne correspond pas au cadre des différents programmes d'aide municipale, provinciale ou fédérale. En conséquence, le principal mode de financement demeure l'enveloppe comptant dédiée à l'entretien périodique majeur et la création de réserves pour projets spéciaux, le tout dans une proportion de 72,1 % pour la période 1994-2000 et de 57,7 % pour les trois prochaines années.

Projets 2001-2002-2003

Le présent secteur touche le respect des diverses lois et réglementations sur l'environnement et la santé et la sécurité des personnes.

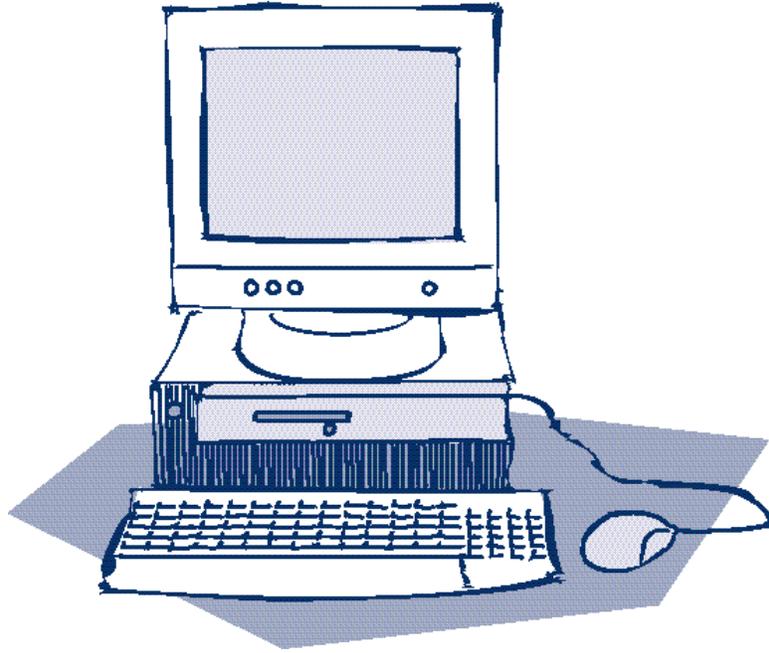
Dans le secteur des normes environnementales, on retrouve plusieurs projets reliés à la gestion des matières résiduelles dangereuses, à l'assainissement de l'air, ainsi que des projets reliés à la décontamination et à la protection des sols.

Pour la période 2001 à 2003, la Société prévoit investir près de 14,2 millions de dollars, soit 4,5 millions de dollars pour le respect des normes environnementales, la prévention, et certaines modifications aux installations et équipements. À cette fin, plusieurs projets sont prévus pour assurer un service de transport en commun sécuritaire pour tous.

De plus, 9,7 millions seront dépensés dans le cadre de projets reliés à la santé et à la sécurité des clients et des employés. Les dépenses du secteur des normes environnementales et de la santé et de la sécurité représentent donc 3,1 % des dépenses totales en immobilisations.

Les projets d'ajout d'éclairage en tunnel permettront des conditions d'entretien conformes et sécuritaires au personnel de la STCUM. D'autres projets inscrits au programme visent l'amélioration de la qualité de l'air, soit l'installation d'un équipement de traitement de l'air pour la chambre de sablage à l'atelier GR et le remplacement des systèmes de ventilation à l'atelier de la voie.





Informatique et autres projets

Informatique et autres projets

Le présent secteur comprend les projets informatiques et ceux du patrimoine institutionnel qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des autres secteurs mentionnés. Au cours de la période 1994-2000, la Société a investi un montant de 19 millions de dollars, soit 3,2 % des dépenses totales de la Société. Historiquement, ces investissements n'ont pas été financés par emprunt et étaient majoritairement à caractère informatique. Le passage à l'an 2000 et la première phase de l'implantation du progiciel R/3 de la firme SAP sont les principaux projets de ce secteur.

Projets 2001-2002-2003

La Société investira 36,7 millions de dollars, soit 8 % des dépenses totales en immobilisations de la Société, principalement dans la modernisation et le développement informatique. L'acquisition et l'implantation de nouveaux modules SAP pour l'entretien, l'approvisionnement et la gestion de projets coûteront à eux seuls 29 millions de dollars.

De plus, la Société consacrera trois quart de million de dollars à la mise à jour des systèmes de télécommunication et des serveurs et 4 millions de dollars pour le remplacement de différentes applications du système d'aide à l'exploitation des réseaux autobus et métro.

D'autre part, afin de doter le réseau des autobus d'un système de collecte automatique de données (SCAD), la Société investira 2,6 millions de dollars en 2001 et 2002. Ainsi, l'information recueillie par le nouveau SCAD permettra de supporter le processus de développement de l'offre de service.

Il est prévu que la quasi totalité de ces investissements, soit 99,2 %, se fasse par voie d'emprunt à moyen terme.



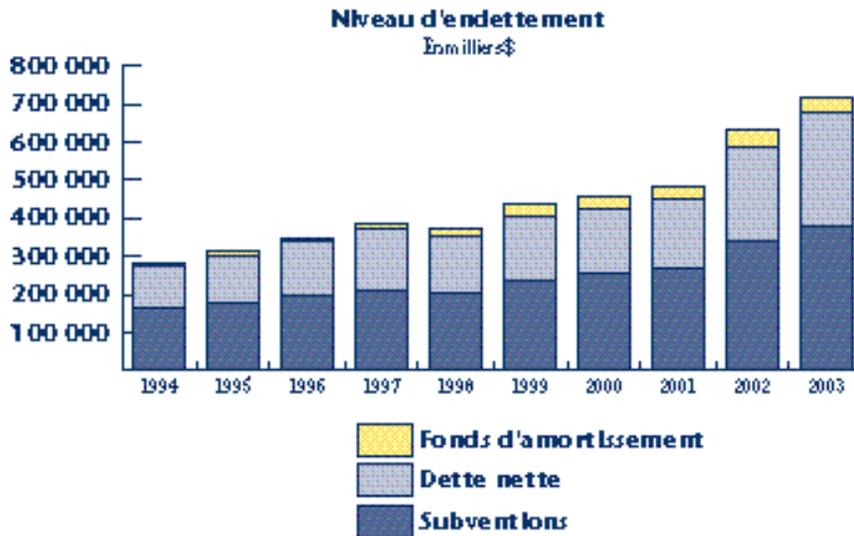
Impacts financiers

Impacts financiers

De 1994 à 2000, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 5,7 % alors que, pour la période 2001 à 2003 elle passera à 13,9 %. Tout au long de ces dernières années, on note une réduction globale des revenus de la Société compte tenu, entre autres, de la baisse des aides au transport en commun dans un contexte général de restriction budgétaire. Parallèlement, les besoins en financement ont augmenté du fait notamment du vieillissement des actifs et de la nécessité d'adapter le service aux besoins de la clientèle.

Selon les prévisions, le montant de la dette brute en circulation de la Société (dette reliée aux trains de banlieue non comprise) totalisera 458,3 millions de dollars en 2000 et 719,3 millions de dollars en 2003. Le montant de la dette

prévu en 2000 se décompose en trois montants : 254,7 millions de dollars subventionnés et 171,0 millions assumés par la Société dont 32,6 millions de dollars accumulés dans les fonds d'amortissement. La dette en circulation en 2003 s'élèvera à 719,3 millions de dollars, soit 379,0 de dette subventionnée et 340,3 millions à la charge de la Société dont 40,3 millions dans les fonds d'amortissement. En effet, au cours des trois prochaines années, les projets majeurs d'investissement (392,2 millions de dollars), ainsi qu'une part de l'entretien périodique majeur (24,6 millions de dollars) seront financés par emprunt, ce qui aura un impact important sur le niveau d'endettement et le service de dette net de la STCUM. Les autres projets du PEPM (36 millions de dollars) seront quant à eux inscrits au budget d'exploitation.

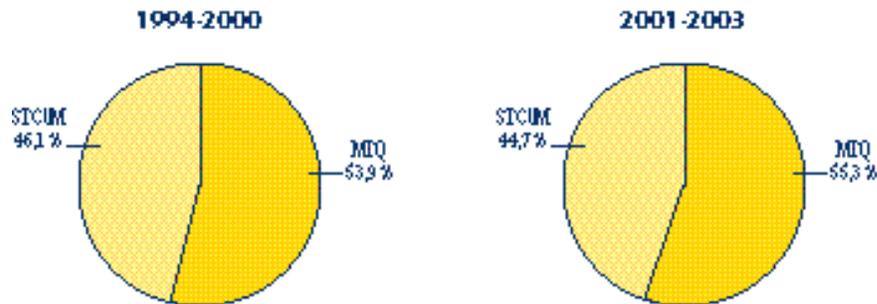


Impacts des dépenses d'investissement sur le service de la dette et sur le budget d'exploitation

Malgré la forte poussée du niveau d'endettement, le service de la dette totale, (excluant le service de dette brut des trains de banlieue) devrait croître de 86,8 millions de dollars en 2000 pour atteindre 113,8 millions en 2003, ce qui représente un taux de croissance de 9,8 % au lieu de 15 % pour la période antérieure. Cette baisse, paradoxale à première vue, s'explique principalement par des taux d'emprunt plus faibles que ceux initialement contractés, et par l'effet de l'appariement sur les dettes nouvellement émises à la fin de 1999 et de 2000; l'appariement ayant permis d'ajuster la période de financement d'un actif à sa durée de vie utile en échelonnant sur une plus longue période la portion non subventionnée du service de la dette de certains projets.

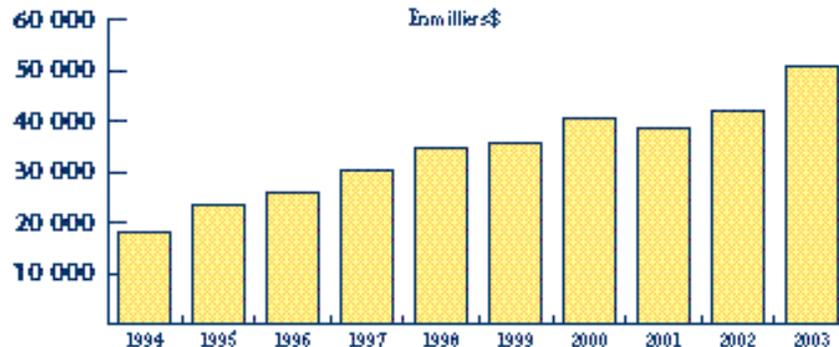
Le service de la dette net pèsera davantage sur le budget de la Société malgré une légère hausse de l'apport gouvernemental. En effet, la portion subventionnée passera de 53,9 %, pour la période 1994-2000, à 55,3 % pour 2001-2003. Cette augmentation s'explique par deux facteurs : l'appariement de la dette et des actifs a pour effet de maintenir sur la même période la portion à la charge du ministère des Transports du Québec; de plus, les nouveaux projets, comme le Programme de maintien des équipements fixes du métro, bénéficieront d'un taux de subvention plus élevé.

Pourcentage de la dette assumée par les partenaires



En 2001, plus spécifiquement, le service de la dette net, après subvention sera de 38,6 millions de dollars, représentant une diminution de 2 millions par rapport à 2000. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera respectivement en 2002 et 2003 de 42,1 et de 50,8 millions de dollars tel que présenté au tableau ci-après.

Évolution du service de la dette net
En milliers \$



De plus, au cours du présent exercice, la Société a modifié les termes des emprunts déjà contractés avant l'an 2000 afin d'améliorer l'appariement entre ses actifs et ses passifs à long terme. L'impact de cette mesure sur le budget d'exploitation représente un allègement additionnel des charges de 2,7 millions de dollars cette année et de 3,8 millions de dollars par an pour 2001, 2002 et 2003.

L'impact net des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation dépend du mode de financement (comptant ou par emprunt), du montant des subventions et des économies que ces dépenses peuvent générer. Ainsi, toute décision qui aurait pour effet de réduire la contribution gouvernementale initialement prévue conduirait à une capacité d'investissement insuffisante pour entretenir le patrimoine et adapter l'offre de service aux attentes de la clientèle. En effet toute baisse de revenus amènerait la STCUM à réduire le montant de ses investissements. Toutefois, le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports du Québec et les dispositions qu'il envisage de prendre en faveur du transport en commun dans la prochaine décennie, laissent espérer un soutien financier de la province constant voire supérieur à ce que la Société a connu ces dernières années.

D'autre part, l'ampleur des projets, leur complexité et l'arrivée de nouvelles technologies, demandaient une actualisation des dispositions du Programme d'aide au transport en commun. C'est pourquoi, en juin dernier, la Société a déposé

au ministère des Transports du Québec une proposition de révision du Programme d'aide afin de bénéficier de plus de flexibilité et de rapidité dans la réalisation des projets, ainsi que d'une reconnaissance plus large du niveau de dépenses admissibles.

Si, parallèlement à ces hausses de coûts associées aux investissements, le gouvernement du Québec applique les niveaux et les modalités de subvention prévus à l'actuel Programme d'aide au transport en commun, le service de dette net sera de 38,6 millions de dollars en 2001, de 42,1 millions en 2002, et de 50,8 millions en 2003; le montant net de ces investissements sur le budget d'exploitation passera de 52,9 millions de dollars en 2001 à 65,3 millions en 2003. Ce montant tient compte du remboursement de l'AMT sur les projets métropolitains, des projets spéciaux, de l'effet de l'appariement et du remboursement du fonds de roulement.

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Tous secteurs					
(en milliers de dollars)	Prévision 2000	2001	2002	2003	Total 2001-2003
Émissions courantes					
Service de la dette brut	86 120	77 232	68 438	61 930	207 600
Subventions	(45 820)	(43 271)	(39 365)	(36 744)	(119 380)
Service de la dette net	40 300	33 961	29 073	25 186	88 220
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	632	9 462	25 139	51 881	86 482
Subventions	(320)	(4 850)	(12 120)	(26 297)	(43 267)
Service de la dette net	312	4 612	13 019	25 584	43 215
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	86 752	86 694	93 577	113 811	294 082
Subventions	(46 140)	(48 121)	(51 485)	(63 041)	(162 647)
Service de la dette net	40 612	38 573	42 092	50 770	131 435
Remboursement de l'Agence métropolitaine de transport du service de la dette net des projets régionaux	(1 154)	(469)	(341)	(326)	(1 136)
Financement comptant pour l'entretien périodique majeur	11 000	12 000	12 000	12 000	36 000
Dépenses prévues au budget d'exploitation pour les projets spéciaux d'investissement	4 682	5 200	5 200	5 200	15 600
Effets de l'appariement	(2 749)	(3 769)	(3 771)	(3 771)	(11 311)
Remboursement du fonds de roulement	1 100	1 400	1 400	1 400	4 200
Ajustement vérification CA-62 et CA-65	351				0
Impact net sur le budget d'exploitation	53 842	52 935	56 580	65 273	174 788

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Trains de banlieue	Prévision				Total
(en milliers de dollars)	2000	2001	2002	2003	2001-2003
Émissions courantes					
Service de la dette brut	15 659	14 330	13 538	7 984	35 852
Subventions	(15 634)	(14 327)	(13 534)	(7 981)	(35 842)
Service de la dette net	25	3	4	3	10
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	26	512	512	512	1 536
Subventions	(26)	(512)	(512)	(512)	(1 536)
Service de la dette net	0	0	0	0	0
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	15 685	14 842	14 050	8 496	37 388
Subventions	(15 660)	(14 839)	(14 046)	(8 493)	(37 378)
Service de la dette net	25	3	4	3	10
Remboursement de l'Agence métropolitaine de transport du service de la dette net des trains de banlieue	(25)	(3)	(4)	(3)	(10)
Impact net sur le budget d'exploitation	0	0	0	0	0

Conclusion

En ce début de millénaire, le principal défi de la Société consiste à remplacer ses actifs vieillissants par les meilleurs produits afin d'améliorer le service à la clientèle. Afin d'y parvenir, la Société a procédé récemment à une réorganisation administrative en créant une direction de Gestion des projets majeurs qui optimisera la réalisation des projets ou des programmes importants en terme de valeur ajoutée, et veillera au respect des échéanciers et des enveloppes budgétaires.

Le présent exercice de planification triennale a montré que les investissements nécessaires au maintien du patrimoine et au remplacement d'actifs vieillissants sont de l'ordre de 160 millions de dollars en moyenne par année. Le principal actif de la Société, le réseau initial du métro et ses

équipements sont sur le point d'atteindre la limite de sa durée de vie utile. C'est pourquoi, au cours des deux dernières années, la Société a concentré ses efforts sur diverses études afin d'être en mesure de réaliser d'importants travaux au cours de la prochaine décennie.

Compte tenu des investissements annoncés, la Société subira de fortes pressions sur son enveloppe budgétaire au cours des prochaines années. Il a été démontré que le recours systématique à l'endettement est approprié uniquement dans un contexte où le budget d'exploitation peut suivre cette évolution à la hausse.

ANEXOS

Fiche de projet

Secteur : Réseau des autobus

No de projet : 531001

Titre : Remplacement des autobus urbains

Nature : Le projet a pour but l'acquisition d'autobus urbains à plancher surbaissé. Ces achats sont effectués dans le but de maintenir la flotte d'autobus à un niveau suffisant pour répondre à la demande et assurer le service. Les livraisons seront réparties comme suit :

LIVRAISONS

2000	0
2001	105
2002	195
2003	25

En 2000, la dépense correspond principalement à un dépôt de 15 % sur le contrat d'achat des 300 autobus financé par le règlement d'emprunt CA-103.

Justification : La Société base sa politique de remplacement des autobus urbains sur une durée de vie utile de 16 ans, telle qu'acceptée dans le cadre des subventions du ministère des Transports du Québec. Les achats d'autobus prévus en 2001 et 2002 font l'objet du règlement d'emprunt CA-103. Les objectifs spécifiques sont de :

- répondre à un besoin en autobus pour une offre de service maximale de 1 400 véhicules;
- diminuer le nombre d'autobus requis en 2002 en fonction de l'offre de service : 1600 en 2000 et 2001 et 1590 en 2002 grâce à l'extention de la garantie de 12 ans sur la structure;
- diminuer le nombre d'autobus âgés de plus de 16 ans.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000	19 083
2001	38 965
2002	70 685
2003	10 765
2004	21 960
2005	22 400

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal (2001-2003)	120 415
Total quinquennal (2001-2005)	164 775

Taux de subvention : 50 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Réseau des autobus

No de projet : 358540

Titre : Centre d'entretien majeur des autobus urbains

Nature : Parmi tous les scénarios étudiés, le projet retenu actuellement consiste en la construction d'un nouveau centre d'entretien majeur des autobus urbains d'une superficie de 280 000 pieds carrés sur un terrain appartenant à la Société. Ce terrain, d'une superficie de 473 000 pieds carrés, est localisé au nord du Centre de transport Legendre.

Le nouveau bâtiment comprendra les activités de réparation mécanique et d'entretien de la carrosserie des autobus ainsi que la fabrication et la remise à neuf de pièces.

Ce projet découle d'une étude d'opportunité sur la réhabilitation de l'atelier qui date de 52 ans ou la construction d'un centre sur un nouveau site. Le centre actuel pourrait être démoli mais la conservation du terrain est à recommander. En effet, les projets de prolongement du métro à l'étude supposeraient un agrandissement des installations existantes.

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

La construction d'un nouveau centre d'entretien de cette envergure avec possibilité d'agrandissement a pour avantage :

- de permettre la continuité de l'entretien des autobus pendant la durée de construction du nouveau centre;
- d'être la formule la moins risquée pour l'entreprise;
- d'être la solution la plus adaptée aux besoins d'entretien à venir, notamment en ce qui concerne les autobus à plancher surbaissé;
- d'offrir les meilleures possibilités d'expansion.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000	300
2001	11 900
2002	23 200
2003	18 100
2004	
2005	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal (2001-2003)	53 200
Total quinquennal (2001-2005)	53 200

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Réseau des autobus

No de projet : 530866

Titre : Remplacement du système «ACCÈS»

Nature : Le projet concerne le remplacement du système «ACCÈS» au centre de Transport adapté qui supporte la gestion du service depuis la demande de transport du client jusqu'à l'exécution du déplacement.
L'étude d'opportunité qui a été effectuée permet de compter sur des résultats positifs. Suite à l'analyse du projet et au choix du progiciel, l'implantation du système se fera sur une période de 24 mois.

Justification : Le nombre de déplacements assurés annuellement par le centre est passé de 175 000 en 1981 à plus de 1,25 million en 1999 soit une hausse de 614 %. Le remplacement du système ACCÈS permettra d'améliorer le service à la clientèle en facilitant l'accès au centre d'appels, en réduisant le temps de traitement des demandes et en améliorant la ponctualité.

Le projet, pour lequel la Société a déjà déboursé 300 000 \$ en 1999, nécessitera un investissement total de 7,7 millions de dollars avant les frais financiers. Selon l'analyse financière qui a été réalisée, le projet est financièrement intéressant sur une période de 5 ans. En effet, le progiciel retenu permettra de réaliser des gains d'optimisation sur la route (entre 6,2 millions et 9 millions de dollars), de réaliser un meilleur contrôle des courses de taxis et de réduire certains coûts récurrents de formation et d'opération.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000	1 029
2001	4 453
2002	1 933
2003	
2004	
2005	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal (2001-2003)	6 386
Total quinquennal (2001-2005)	6 386

Taux de subvention : 75 %

Règlement d'emprunt : CA106

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Réseaux des autobus et du métro

No de projet : 18503

Titre : Système de vente et de perception

Nature : La solution proposée repose essentiellement sur le remplacement des outils technologiques afin qu'ils puissent assister les activités de perception. Les 5 objectifs majeurs sont :

- la mise en place d'un réseau de vente mieux adapté aux priorités de la clientèle et permettant la diminution des coûts d'opération;
- la diminution de la fraude et des erreurs;
- la production d'informations de gestion utiles à la planification, à l'exploitation, à la tarification et à la répartition des revenus;
- l'établissement d'une tarification plus performante, tenant compte des coûts du service et des caractéristiques de la clientèle.

Le nouveau système prévoit l'utilisation de boîtes de perception logique et de dispositifs de lecture, écriture et entreposage des informations sur support magnétique. Les aspects liés à la carte à puce seront évalués dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Justification : Depuis plusieurs années, la STCUM est en prise avec différents problèmes découlant de la nature même de son système de vente et de perception (fraude, manque d'information de gestion, coûts d'entretien élevés). Diverses études ont été effectuées depuis 1995, tant au niveau du réseau des autobus que du métro, pour circonscrire la problématique reliée à la perception, en évaluer l'ampleur et quantifier ses impacts.

Les dépenses se répartissent comme suit :

	2001	2002	2003
Métro	1 000 000 \$	13 580 000 \$	4 600 000 \$
Autobus	2 000 000 \$	25 220 000 \$	8 400 000 \$

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000

2001 3 000

2002 38 800

2003 13 000

2004

2005

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal
(2001-2003) 54 800

Total quinquennal
(2001-2005) 54 800

Taux de subvention : 59 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Réseau du métro

No de projet : 757001

Titre : Programme de maintien des équipements fixes du métro

Nature : Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés sur le réseau initial. La valeur de ces équipements est de l'ordre de 700 M \$. Les catégories d'équipements visées sont : les équipements des installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), de la voie, de l'énergie d'exploitation, de contrôle des trains, les systèmes du centre de contrôle, de surveillance, de communication et d'alarme incendie.

Le remplacement de certains équipements a débuté en 1997, avant la mise sur pied du programme, entre autres avec le projet de remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse prévu au règlement d'emprunt CA-58. Le programme a débuté en 2000 avec l'adoption du règlement d'emprunt CA-109 en mai dernier. Les projets visés par la phase 1 sont le remplacement ou la réfection des onduleurs et batteries à Providence, des contrôleurs d'aiguilles BTM, des chargeurs et batteries, des connexions inductives JS et des transformateurs au BPC.

Justification : Près de la moitié du réseau est en service depuis 34 ans alors que la partie du réseau constituée par les prolongements varie entre 12 et 24 ans. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier du métro qui ont fait l'objet de programmes majeurs de restauration ou de remplacement depuis le début des années 1990, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000 9 421

2001 22 100

2002 34 578

2003 40 264

2004 43 664

2005 43 612

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal
(2001-2003) 96 942

Total quinquennal
(2001-2005) 184 218

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Réseau du métro

No de projet : 690884

Titre : Système intégré de vente en loge

Nature : Le projet consiste en l'acquisition d'un système intégré de vente en loge pour tout le réseau du métro. Il a pour but d'améliorer la productivité tout en réduisant les coûts d'exploitation.

L'objectif est de simplifier le travail de conciliation de caisse des changeurs de réduire les coûts et la fréquence des approvisionnements, d'assurer en tout temps la disponibilité de l'ensemble des titres, de réduire de façon importante la préparation de l'approvisionnement en titres, le traitement, la conciliation et le suivi des ventes.

Le projet sera réalisé en deux phases. La première consiste en l'acquisition, l'installation et l'évaluation d'un prototype et de ses diverses composantes afin de déterminer s'ils répondent aux fonctionnalités et contraintes d'opérations de la STCUM. La seconde phase visera l'acquisition et la mise en place du système sur l'ensemble du réseau du métro.

Justification : Suite à l'implantation du "bon adapté" à l'automne 1998, il y a eu une évaluation globale du système de ravitaillement et de conciliation des ventes de titres effectuées par les changeurs. En octobre 1999, le conseil d'administration a donné son accord pour procéder à une étude de faisabilité, celle-ci devrait être complétée d'ici à la mi-décembre 2000.

Suite à la réalisation de la première phase, la rentabilité du projet devra être démontrée avant de pouvoir procéder à la suivante.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000

2001 4 000

2002 2 000

2003

2004

2005

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal
(2001-2003) 6 000

Total quinquennal
(2001-2005) 6 000

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Réseau du métro

No de projet : 890877

Titre : Programme de remplacement des véhicules de service sur rails

Nature : Il s'agit d'un programme de maintien des actifs touchant les véhicules de service sur rails, couramment appelés véhicules de travaux. Basés sur la durée de vie technologique ou économique estimée des véhicules, des investissements annuels moyens de 1 015 000 \$ (\$ de 1999) sont requis, selon le type de véhicule à remplacer.

Actuellement, il existe deux règlements d'emprunt pour le remplacement de ces véhicules. Il s'agit du règlement d'emprunt CA-61, adopté en mars 1993, pour un montant de 2 660 000 \$, afin de financer le remplacement de 5 draisines et 5 plates-formes sur bogies. Les acquisitions ont eu lieu en 1999 et 2000. Un deuxième règlement d'emprunt, adopté en 1999 (CA-102) pour un financement de 1 245 000 \$, permettra le remplacement de deux aspirateurs sur rails au cours de l'année 2000.

Justification : Dans l'optique d'assurer une gestion saine du parc des véhicules de service sur rails, il fut proposé, dès 1992, d'investir annuellement dans un programme de maintien des actifs afin d'assurer la disponibilité et la fiabilité des éléments du parc de véhicules sur rails.

L'inventaire est composé de 84 véhicules dont la valeur totale s'élève à plus de 30 millions de dollars. Ce programme permet, dans le cadre d'une enveloppe budgétaire annuelle prédéterminée, le maintien du parc de véhicules de service sur rails et la diminution du coût global associé à son entretien.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000 **2 075**

2001 **230**

2002 **1 771**

2003 **1 350**

2004 **1 100**

2005 **1 015**

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

**Total triennal
(2001-2003) 3 351**

**Total quinquennal
(2001-2005) 5 466**

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Développement du service

No de projet : 350002

Titre : Optimisation des terminus et points d'attente

Nature : Le projet vise à améliorer les conditions d'exploitation dans les terminus et points d'attente actuels du réseau de surface et à procéder à la construction de nouveaux terminus et points d'attente. Les interventions aux terminus existants permettront de corriger certains problèmes d'exploitation ou de sécurité opérationnelle.

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

Pour l'année 2000, les terminus Fairview et Elhurst sont visés alors que pour 2001, ce seront les terminus Sauvé, est de l'île et Rivière-des-Prairies qui feront l'objet de travaux.

Justification : Ce projet s'inscrit dans le cadre du plan d'action de la vision 2002 de la Société au chapitre de l'adaptation des services aux besoins de la clientèle.

L'implantation de nouveaux terminus ou points d'attente permettra d'assurer la desserte des bassins de clientèle dans des conditions normales d'opération et de générer l'achalandage requis pour le maintien du service de transport.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000

2001 **2 750**

2002 **1 675**

2003

2004

2005

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

**Total triennal
(2001-2003) 4 425**

**Total quinquennal
(2001-2005) 4 425**

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Développement du service

No de projet : 350001

Titre : Implantation de mesures préférentielles surface

Nature : Dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité de la clientèle au réseau, ce projet consiste en l'implantation d'une série de mesures préférentielles de soutien à l'exploitation du réseau de surface sur plusieurs axes situés sur le territoire de la CUM.

Ces mesures comprennent :

- la modification de la gestion des feux de circulation;
- la modification de la géométrie;
- la modification des règlements de stationnement;
- les mesures de préemption des feux de circulation;
- les voies réservées ou les restrictions de circulation sur de courts tronçons.

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

- mettre en place une voie réservée ou des mesures préférentielles, entre autres, sur les axes St-Michel, Rosemont et l'autoroute 20;
- mettre en place des mesures préférentielles visant à accélérer la circulation des autobus aux abords du centre commercial Fairview, dans l'axe de l'autoroute métropolitaine, l'axe de la rue Sherbrooke et celui du boulevard Henri-Bourassa.

Justification : En plus de l'amélioration de l'accessibilité, ce plan permet d'atteindre les objectifs suivants:

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

Calendrier des dépenses (en milliers de dollars)	
2000	
2001	2 000
2002	5 250
2003	5 357
2004	
2005	

Résumé des dépenses (en milliers de dollars)	
Total triennal (2001-2003)	12 607
Total quinquennal (2001-2005)	12 607

Taux de subvention : 75 %

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Développement du service

No de projet : 901998

Titre : Système intégré d'information à la clientèle

Nature : L'élément déclencheur du projet de système intégré est le remplacement de l'application TELBUS qui permet aux usagers de connaître les heures de passage des trois prochains autobus en composant le numéro de téléphone correspondant à un arrêt d'autobus.

Le remplacement du système implique la création d'une banque de données corporative pour l'information du public en vue de rassembler l'ensemble des informations sous une même source et de les transmettre à la clientèle à travers les différents médias. De plus, les supports de diffusion (comme l'Internet) doivent être revus pour permettre d'insérer les nouveaux développements, un plus grand nombre de services à la clientèle et permettre de présenter les mêmes éléments d'informations quel que soit le média (téléphone ou ordinateur).

Justification : Le projet de remplacement du système TELBUS est prévu au plan des dépenses d'investissement depuis plus d'un an et devait initialement coûter 1 M \$. Il est désuet, dispendieux à entretenir et lourd à exploiter. Aussi, lors de l'évaluation du système, il est devenu évident qu'avant de procéder au remplacement de TELBUS, il était primordial de revoir son intégration avec les autres outils d'information à la clientèle afin d'assurer la cohérence de cette information.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000

2001 **1 405**

2002 **1 125**

2003

2004

2005

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

**Total triennal
(2001-2003) 2 530**

**Total quinquennal
(2001-2005) 2 530**

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Informatique et autres

No de projet : 530869

Titre : Acquisition de nouveaux modules SAP

Nature : SAP offre la possibilité d'implanter différents modules selon les besoins des utilisateurs. Suite à l'implantation des modules Finance et Comptabilité (FI/CO), il est recommandé de procéder à l'implantation du module de gestion de l'approvisionnement (MM) simultanément au module d'entretien (PM). À cela s'ajoute l'implantation du module de gestion de projet (PS) qui permettra de faire le suivi des projets majeurs dont la majeure partie concerne les équipements de la Société.

Ce projet permettra de rendre l'information sur les activités d'entretien accessible à l'ensemble des intervenants ainsi qu'aux gestionnaires.

Justification : Le besoin de se doter d'un système intégré et performant pour les activités d'entretien est connu depuis de nombreuses années par la STCUM. À titre d'exemple, le système d'approvisionnement GESMAT a vu le jour en 1995. Cinq ans après son implantation, malgré les débours effectués pour maintenir les applications à jour, le système est devenu désuet et difficile à entretenir. De plus, il n'est pas disponible partout et ne répond que partiellement aux besoins de suivi des activités d'entretien.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000	110
2001	2 000
2002	10 000
2003	17 000
2004	1 000
2005	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total triennal (2001-2003)	29 000
Total quinquennal (2001-2005)	30 000

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt (100 %)

Fiche de projet

Secteur : Informatique et autres

No de projet : 598002

Titre : Implantation de SCAD I et II

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

Le projet sera réalisé en deux phases. La phase 1, au coût de 1 460 000 \$, permettra d'acquérir le logiciel de traitement des données, de procéder au développement et à l'intégration du système avec l'aide d'une firme externe et d'équiper 50 véhicules d'ici à décembre 2001. La phase 2 prévoit des dépenses de 1 672 000 \$ sur 3 ans afin d'installer SCAD dans 120 véhicules.

Justification : Il y a plusieurs années, la STCUM a équipé environ 175 autobus de type Classic d'un système de collecte de données. L'introduction des véhicules à plancher surbaissé a rendu la couverture du plan d'échantillonnage incomplète. Il est donc nécessaire d'équiper ces autobus pour assurer la continuité du plan de cueillette des données et être en mesure d'adapter l'offre de service.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2000

2001 **1 460**

2002 **537**

2003 **558**

2004 **577**

2005

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

**Total triennal
(2001-2003) 2 555**

**Total quinquennal
(2001-2005) 3 132**

Taux de subvention : NIL

Financement : Emprunt (100 %)