

Des investissements essentiels pour l'avenir du transport en commun à Montréal

Il nous fait plaisir de vous présenter le Programme triennal d'immobilisations 2006-2008 de la STM, c'est-à-dire les prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement et leurs effets sur les années suivantes. Pour la période 2006-2008, la STM prévoit investir 804,6 M\$ dans des projets subventionnés de nature capitalisable, 221,8 M\$ dans des projets non subventionnés et 52,6 M\$ dans divers autres projets, pour un total de 1,1 milliard de dollars. La portion des investissements consacrée au Réseau du métro est de 619 M\$ (57,4 %) et celle allouée au Réseau des autobus de 334,8 M\$ (31,0 %).

Au cours de la période 2001-2005, la STM a investi 744,4 M\$ dans son patrimoine, à un rythme annuel moyen de 148,9 M\$. Le montant total investi au cours de cette période dans les différents secteurs représente 8,4 % de la valeur de remplacement du patrimoine évaluée à 8,9 milliards de dollars.

En janvier 2004, la STM déposait son *Plan d'affaires 2004-2008*. Tous les projets inscrits au présent Programme triennal d'immobilisations ont été évalués en fonction des objectifs que l'entreprise s'est fixés. Préserver la fiabilité du métro, le maintien des actifs et la satisfaction de la clientèle constituent des éléments clés de ce plan et des efforts importants y seront consentis au cours des prochaines années.

Au Réseau du métro, les principaux projets sont Réno-Systèmes phases I et II, Réno-Stations phase II, le réaménagement des voitures MR-73 (projet qui vise à mieux répondre à l'offre de service du prolongement du métro vers Laval) et le remplacement des voitures MR-63. En plus de l'amélioration de la satisfaction de la clientèle,

les investissements au Réseau des autobus ont pour but d'assurer la livraison d'un service de qualité aux citoyens de la grande région métropolitaine de Montréal. Ils concernent entre autres le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés, l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre où les activités du Centre de transport Mont-Royal seront transférées. Les projets de nature administrative représentent 11,6 % des investissements et comprennent l'amélioration du système de vente, la sécurisation des recettes et le ravitaillement, ainsi que l'implantation d'un progiciel de gestion de l'entretien.

Le métro de Montréal fêtera ses 40 ans le 14 octobre 2006. Un bon nombre de ses équipements sont d'origine et doivent être remplacés car ils ont atteint la fin de leur vie utile. Il en est de même pour les équipements de vente et de perception dont la technologie est largement dépassée et qui n'assurent pas l'entreprise d'un contrôle optimal de ses revenus. Les investissements nécessaires sont colossaux et il est primordial que les différents paliers de gouvernement donnent leur appui au transport en commun et accordent aux sociétés de transport de nouvelles sources de financement prévisibles et durables.

Le transport en commun est un puissant moteur économique et son apport au plan environnemental est indéniable. Il contribue grandement au développement et à la compétitivité de la métropole. Tous ces investissements visent à maintenir le patrimoine de la STM et à continuer d'offrir aux citoyens de la grande région de Montréal un service fiable, sécuritaire et attrayant. L'avenir du transport en commun en dépend.



Claude Dauphin
Président du conseil d'administration



Pierre Vandelac
Directeur général

Membres du conseil d'administration

M^e Claude Dauphin

Président

Conseiller Ville de Montréal

Maire de l'arrondissement de Lachine

Monsieur Marvin Rotrand

Vice-président

Conseiller Ville de Montréal

Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Monsieur Dominic Perri

Conseiller Ville de Montréal

Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Yvette Bissonnet

Conseillère Ville de Montréal

Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Pierre Lapointe

Conseiller Ville de Montréal

Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement Ville de Montréal

Arrondissement de Lachine

Monsieur Jacques Cardinal

Conseiller Ville de Montréal

Maire de l'arrondissement de Sainte-Anne-de-Bellevue/Sainte-Geneviève/L'Île Bizard

Madame Brenda Paris

Représentante des usagers du transport en commun

Madame Marie Turcotte

Représentante des usagers du transport adapté

Table des matières

Approche globale	2
Évolution des dépenses annuelles totales	2
Plan d'affaires 2004 – 2008	3
Comparaison Plan d'affaires et PTI	3
Approche sectorielle	5
Répartition des dépenses d'investissement par secteur	6
Prévision des dépenses d'investissement	8
Projets capitalisables / subventionnés	9
Projets capitalisables / non subventionnés	12
Autres sources de fonds	18
Réseau des autobus	19
Matériel roulant	21
Patrimoine immobilier et infrastructures	21
Machinerie, équipement et outillage	22
Matériel informatique	22
Fiches de projets	23
Réseau du métro	39
Matériel roulant	41
Patrimoine immobilier et infrastructures	41
Machinerie, équipement et outillage	41
Fiches de projets	43
Administratif	51
Matériel informatique	53
Matériel roulant	53
Fiches de projets	54
Impacts financiers	57
Programme de financement	58
Impact des dépenses d'investissement sur le niveau d'endettement	59
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette	60
Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation	61
Annexes.....	63

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.

Une refonte des secteurs, des familles de financement et des catégories d'actifs a été effectuée au cours de l'année 2005. Toute comparaison avec les Plans triennaux d'immobilisations antérieurs pourrait donc s'avérer complexe.

La directive sectorielle DS FIN 001, jointe en annexe, a été utilisée pour s'assurer que les projets de nature capitalisables du présent PTL respectent les critères de capitalisation.

Les coûts par projet excluent les frais financiers.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES

PLAN D'AFFAIRES 2004 – 2008

Pour la période de 2006 à 2008, la réalisation du programme triennal d'immobilisations (PTI) se traduira par des dépenses d'investissement de l'ordre de 1,1 milliard de dollars.

La STM consacrera 804,6 millions de dollars dans des projets de nature capitalisable et subventionnés avec l'appui de ses partenaires financiers.

Dépenses d'investissements	2006	2007	2008	Total
(en milliers de dollars)				
Famille de dépenses				
Capitalisé et subventionné	243 666	277 966	282 967	804 599
Capitalisé non subventionné	71 429	102 047	48 388	221 864
Autres	17 565	17 526	17 538	52 629
Grand total	332 660	397 539	348 893	1 079 092

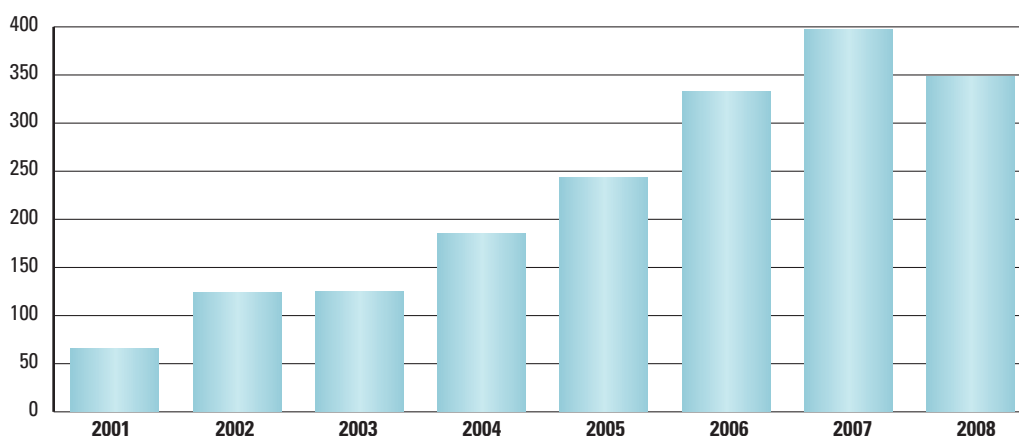
ÉVOLUTION DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES

Au cours de la période de 2001 à 2005, la Société aura investi 744,4 millions de dollars dans son patrimoine. Le montant total investi au cours de cette période dans les différents secteurs représente 8,4 % de la valeur de remplacement du patrimoine évaluée à 8,9 milliards de dollars. Le principal mode de financement de la Société a été l'emprunt à long terme dans une proportion de 76,4 % des investissements réalisés. Durant cette période, les sommes investies dans le renouvellement du patrimoine ont plus que triplé, et cette tendance s'accroîtra au cours des trois prochaines années.

De 2006 à 2008, la Société prévoit consacrer plus de 1,1 milliard de dollars dans le maintien et l'amélioration de ses actifs ainsi qu'au développement de nouveaux services à la clientèle, dont 91,6 % sera financé par emprunt.

Évolution des dépenses annuelles totales

(en millions de dollars)



PLAN D'AFFAIRES 2004 – 2008

La Société de transport de Montréal (STM) s'est dotée d'un Plan d'affaires en janvier 2004 afin d'obtenir un engagement de financement de ses partenaires pour investir dans le renouvellement de son patrimoine. Tous les projets d'investissement inscrits au présent PTI ont été priorisés en fonction des objectifs du Plan d'affaires.

Selon le Plan d'affaires, les dépenses d'investissement pour les années 2004 à 2008 devaient atteindre 1,540 milliard de dollars, soit un écart de 33 millions dollars (2,1 %) par rapport à ce qui est prévu au présent PTI.

Le niveau d'investissement global prévu demeure pratiquement identique; par contre, les dépenses d'investissement de certains projets, prévues en 2004 et 2005, se réaliseront plus tard, principalement en 2007 et 2008. Les tableaux suivants détaillent les principales variations par secteur.

Comparaison Plan d'affaires et PTI (tableau 1)	2004	2005	2006	2007-2008	Total
(en millions de dollars)					
Plan d'affaires 2004-2008	309,2	342,3	329,9	558,1	1 539,5
PTI 2006-2008	184,4	243,1	332,7	746,4	1 506,6
Écart	124,8	99,2	-2,8	-188,3	32,9
Réseau des autobus	-13,1	64,8	57,6	-124,6	-15,3
Réseau du métro	99,2	1,3	-29,1	40,4	111,8
Développement du service	20,6	39,0	7,5	-79,7	-12,6
Technologies de l'information	1,7	-2,6	-8,8	-4,8	-14,5
PEPM emprunt	16,4	-3,3	-30,0	-19,6	-36,5
Total	124,8	99,2	-2,8	-188,3	32,9

Comparaison Plan d'affaires et PTI (tableau 2)

(en millions de dollars)

Réseau des autobus	-15,3
Annulation du projet de relocalisation du Centre de transport Saint-Denis à la suite du retrait de l'avis d'expropriation	81,6
Retrait de 38 autobus au contrat	-17,0
Redéfinition de l'envergure du système de radiocommunication au Réseau des autobus	-46,9
Nouveaux projets : Rénovation des Centres de transport Frontenac et Saint-Denis	-32,9
Réseau du métro	111,8
Délai d'obtention des autorisations et modalité de subvention pour le remplacement des voitures de métro MR-63	271,3
Retard dans le début des travaux de Réno-Systèmes phase I	-24,5
Redéfinition de l'envergure de Réno-Systèmes phase II	-133,2
Développement du service	-12,6
Augmentation de l'envergure du projet Vente et perception	-14,0
Technologies de l'information	-14,5
Redéfinition de l'envergure du projet E-Learning	-2,5
Redéfinition de l'envergure du progiciel SAP-PM	-7,0
Nouveaux projets : Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) et continuité des systèmes critiques	-3,4
PEPM emprunt	-36,5
Dans le cas de plusieurs projets, les autorisations n'ont pas été obtenues pour débiter les travaux dans les délais prévus	

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

PROJETS CAPITALISABLES SUBVENTIONNÉS

PROJETS CAPITALISABLES NON SUBVENTIONNÉS

AUTRES SOURCES DE FONDS

2006-2007-2008

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 PFI, tels que présentés dans les sections suivantes, ont été regroupés par familles de dépenses, par secteur et par catégorie 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;

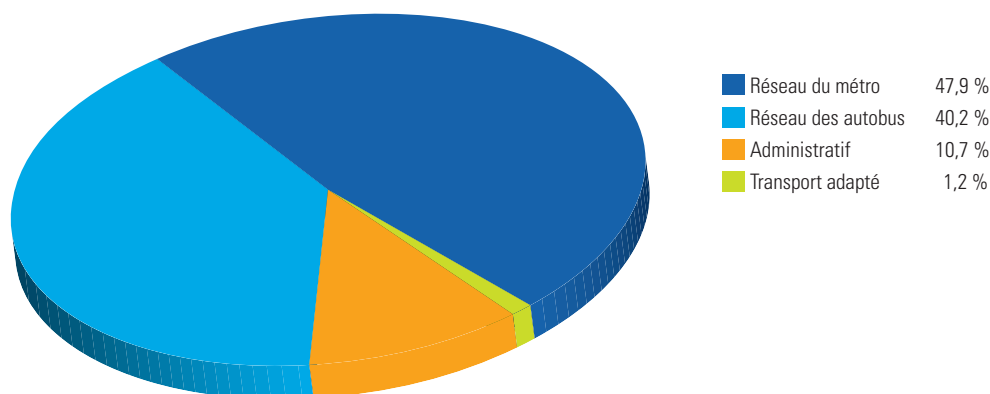
le secteur Réseau du métro regroupe l'entretien et l'acquisition des voitures, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la santé de la clientèle et du personnel lié à ce secteur;

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.

De 2001 à 2005, quelque 88,1 % des dépenses d'investissement étaient dédiées aux Réseaux des autobus et du métro. Avec la réalisation du programme Réno-Systèmes phase I, le Réseau du métro monopolisait 47,9 % du budget des dépenses d'investissement. Avec l'acquisition des autobus urbains, le secteur du Réseau des autobus a utilisé 40,2 % des montants investis.

Répartition des investissements de 2001 à 2005



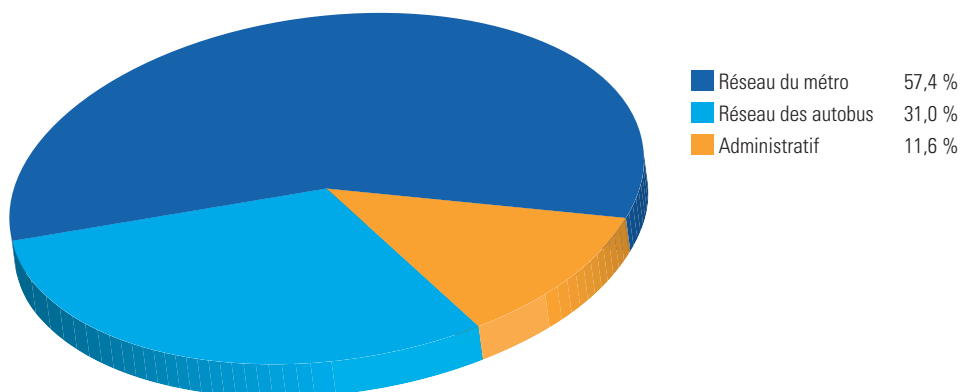
De 2006 à 2008, la proportion des investissements consacrée au Réseau du métro sera de 57,4 % et de 31,0 % pour le Réseau des autobus.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 619,0 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 phases I et II, Réno-Stations phase II, le réaménagement des voitures de métro MR-73 et le remplacement des voitures MR-63.

Afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle et d'assurer la livraison d'un service de qualité, plus de 334,8 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, et le réaménagement du Centre Legendre.

Les projets du secteur Administratif et autres (incluant les autres sources de fonds) représentent 11,6 % des dépenses d'investissement totales, en plus du projet Vente et perception qui vise à améliorer le système de vente et de ravitaillement de la Société. Cette dernière investira pour optimiser ses processus d'affaires et implanter le progiciel de gestion de l'entretien SAP-PM à la Direction exécutive-Ingénierie et construction.

Répartition des investissements de 2006 à 2008



Prévision des dépenses d'investissement

(en milliers de dollars)

Familles de dépenses	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus								
Capitalisé et subventionné	72 726	38 241	68 070	88 141	93 635	249 846	377 528	738 341
Capitalisé non subventionné	16 984	13 253	13 903	57 842	8 311	80 056	1 520	111 813
Non capitalisable > 50 000 \$	-	1 191	3 473	898	501	4 872	528	6 591
Total secteur - Réseau des autobus	89 710	52 685	85 446	146 881	102 447	334 774	379 576	856 745
Secteur - Réseau du métro								
Capitalisé et subventionné	227 817	121 294	175 596	189 825	189 332	554 753	1 363 073	2 266 937
Capitalisé non subventionné	6 391	9 121	18 193	6 089	2 846	27 128	4 112	46 752
Non capitalisable > 50 000 \$	-	11 568	10 527	13 102	13 499	37 128	13 472	62 168
Total secteur - Réseau du métro	234 208	141 983	204 316	209 016	205 677	619 009	1 380 657	2 375 857
Secteur - Transport adapté								
Capitalisé et subventionné	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalisé non subventionné	-	464	-	-	-	-	-	464
Non capitalisable > 50 000 \$	-	-	-	-	-	-	-	-
Total secteur - Transport adapté	-	464	-	-	-	-	-	464
Secteur - Administratif								
Capitalisé et subventionné	-	-	-	-	-	-	-	-
Capitalisé non subventionné	24 182	40 959	39 333	38 116	37 231	114 680	4 725	184 546
Non capitalisable > 50 000 \$	-	-	-	-	-	-	-	-
Total secteur - Administratif	24 182	40 959	39 333	38 116	37 231	114 680	4 725	184 546
Autres								
Comptant-capitalisable (minibus du TA)	-	2 880	1 225	1 336	1 448	4 009	-	6 889
Divers projets financés par le fonds de roulement	-	3 768	1 800	1 800	1 700	5 300	2 800	11 868
Divers projets financés par d'autres sources de fonds (provisions)	-	390	540	390	390	1 320	-	1 710
Tous les secteurs								
Capitalisé et subventionné	300 543	159 535	243 666	277 966	282 967	804 599	1 740 601	3 005 278
Capitalisé non subventionné	47 557	63 797	71 429	102 047	48 388	221 864	10 357	343 575
Non capitalisable > 50 000 \$	-	12 759	14 000	14 000	14 000	42 000	14 000	68 759
Autres	-	7 038	3 565	3 526	3 538	10 629	2 800	20 467
Grand total - Tous les secteurs	348 100	243 129	332 660	397 539	348 893	1 079 092	1 767 758	3 438 079

Projets capitalisables / subventionnés

(en milliers de dollars)

Capitalisé et subventionné

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus / Matériel roulant										
CA-118	201111	Remplacement des autobus 2003-2007 et amélioration de la fiabilité	72 593	32 314	44 407	42 283	-	86 690	-	191 597
	201112	Acquisition d'autobus articulés 2008-2012	-	-	42	5 255	2 648	7 945	173 865	181 810
R-016	350005	Remplacement des minibus urbains	-	361	-	-	-	-	-	361
	500001	Remplacement autobus 2008-2012	-	-	-	-	12 094	12 094	148 895	160 989
R-064	500003	Bureau de projet Autobus	-	784	871	649	-	1 520	-	2 304
Sous-total - Matériel roulant			72 593	33 459	45 320	48 187	14 742	108 249	322 760	537 061
Secteur - Réseau des autobus / Patrimoine immobilier et infrastructures										
	300850	C.T. Saint-Denis : Programme de réfection des systèmes et équipements du bâtiment	-	-	151	145	5 949	6 245	16 482	22 727
	301056	C.T. Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	-	-	749	100	4 501	5 350	7 992	13 342
CA-113	350001	Programme de mesures préférentielles pour autobus sur le Réseau prioritaire Montréalais (RPM) - phase I	-	4 042	7 658	-	-	7 658	-	11 700
CA-113	350001-02	Programme de mesures préférentielles pour autobus sur le RPM - phases II à IV	-	-	9 744	9 363	8 318	27 425	7 870	35 295
CA-113	350002	Réaménager les terminus Elmhurst et Fairview	-	-	1 578	2 216	-	3 794	-	3 794
	358541	Aménagement d'un atelier de fabrication et de réusinage de pièces	-	-	-	1 223	20 065	21 288	21 982	43 270
R-055	529999	Relocalisation du centre d'entretien majeur de la carrosserie et réaménagement du Centre Legendre	133	740	2 870	26 907	40 060	69 837	442	71 152
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			133	4 782	22 750	39 954	78 893	141 597	54 768	201 280
Total du Secteur - Réseau des autobus			72 726	38 241	68 070	88 141	93 635	249 846	377 528	738 341

Projets capitalisables / subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro / Machinerie, équipement et outillage										
CA-116	290011	Réno-Systèmes phase I	131 000	90 333	83 141	-	-	83 141	-	304 474
R-058	290012	Réno-Systèmes phase II	9 679	7 385	40 000	145 342	163 281	348 623	250 545	616 232
CA-52	720850	Remplacement des pompes et contrôles	-	37	31	-	-	31	-	68
CA-109	721128	Remplacement des chargeurs et des batteries - Poste de signalisation	1 306	507	-	-	-	-	-	1 813
CA-109	721603	Réfection des connexions inductives J.S.	1 226	607	1 213	1 193	-	2 406	-	4 239
R-006	721732	Échelles d'évacuation	-	719	279	-	-	279	-	998
R-006	721733	Lampes-témoin	167	492	-	-	-	-	-	659
CA-109	9211018	Remplacement des transformateurs aux BPC	4 992	1 400	150	-	-	150	-	6 542
CA-109	9220736	Remplacement des onduleurs et des batteries à Providence	855	6	-	-	-	-	-	861
CA-109	9230557	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase I	735	2 360	923	-	-	923	-	4 018
CA-109	9230558	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase II	-	150	3 019	3 086	-	6 105	-	6 255
CA-52	998015	Remplacement des relais ACEC	1 657	805	825	-	-	825	-	3 287
CA-52	9980205	Remplacement des relais Di/Dt	686	-	-	-	-	-	-	686
CA-52	9980345	Implantation de zones-test à microprocesseur	581	145	149	144	-	293	-	1 019
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			152 884	104 946	129 730	149 765	163 281	442 776	250 545	951 151

Projets capitalisables / subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro / Matériel roulant										
R-042	0000004	Remplacement des MR-63	-	-	-	-	-	-	1 094 929	1 094 929
CA-31	171360	Rénovations des voitures MR-63	64 328	99	102	105	108	315	110	64 852
R-042	230005	Frais d'études, plans et devis, ingénierie pour le remplacement des MR-63	251	45	4 614	7 134	5 200	16 948	-	17 244
R-045	683169	Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73	-	4 657	19 985	12 620	-	32 605	-	37 262
R-043	721783	Achat de sept nouveaux lorries de vingt pieds	-	256	-	-	-	-	-	256
	721849	Ajout d'une quatrième voie ferrée et installation de vérins à la voie 2 pour l'atelier des véhicules de travaux	-	-	2 096	-	-	2 096	-	2 096
CA-102	890877	Acquisition de deux aspirateurs sur rails	1 718	-	-	-	-	-	-	1 718
R-004	890877-01	Programme de remplacement des véhicules sur rails	6 105	1 410	-	-	-	-	-	7 515
R-043	890877-2	Acquisition d'un balai d'aiguillage	-	170	-	-	-	-	-	170
Sous-total - Matériel roulant			72 402	6 637	26 797	19 859	5 308	51 964	1 095 039	1 226 042
Secteur - Réseau du métro / Patrimoine immobilier et infrastructures										
	350004	Amélioration de l'accessibilité au Réseau du métro - Tuiles avertissantes	-	-	173	885	907	1 965	3 162	5 127
R-027	634370	Programme Réno-Stations phase II	505	5 725	18 896	19 316	19 836	58 048	14 327	78 605
R-004	721621	Agrandissement de l'atelier de la voie	2 013	2 005	-	-	-	-	-	4 018
R-051	749794	Réaménagement de l'atelier GR pour l'entretien des véhicules de travaux - voie 33	13	1 981	-	-	-	-	-	1 994
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			2 531	9 711	19 069	20 201	20 743	60 013	17 489	89 744
Total du Secteur - Réseau du métro			227 817	121 294	175 596	189 825	189 332	554 753	1 363 073	2 266 937
GRAND TOTAL - CAPITALISÉ ET SUBVENTIONNÉ			300 543	159 535	243 666	277 966	282 967	804 599	1 740 601	3 005 278

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus / Machinerie, équipement et outillage										
	300932	C.T. Saint-Michel : Réaménagement des espaces à l'entretien des terrains et mobilier urbain	-	-	379	-	-	379	-	379
	506464	Remplacement du contrôleur - poinçonneuse CNC (Pierce All)	-	-	196	-	-	196	-	196
	510541	Réfection de la rectifieuse cylindrique (Jones & Shipman)	-	-	106	-	-	106	-	106
R-040	5202070	Remplacement des équipements de production et outillage	511	288	806	552	-	1 358	-	2157
R-020	562140-01	Remplacement d'équipements de production (atelier Villeray et centres de transport)	354	116	-	-	-	-	-	470
R-007	636369	C.T. Mt-Royal : Remplacement des vérins	335	145	-	-	-	-	-	480
R-063	721759	SAEIC phase III volet radiocommunication RDA	-	335	1 378	45 543	4 677	51 598	-	51 933
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			1 200	884	2 865	46 095	4 677	53 637	-	55 721
Secteur - Réseau des autobus / Matériel informatique										
	500400	Automatisation de la prise de service des chauffeurs et du choix des horaires de travail	-	-	832	-	-	832	-	832
R-025	530869-01	Implantation du progiciel SAP-PM - entretien RDA	3 261	2826	661	-	-	661	-	6 748
R-063	721759-02	SAEIC phase III Volet adhérence à l'horaire	-	45	708	10 130	2 815	13 653	-	13 698
CA-117	901999	SAEIC phase II	4 544	4 389	865	-	-	865	-	9 798
Sous-total - Matériel informatique			7 805	7 260	3 066	10 130	2 815	16 011	-	31 076
Secteur - Réseau des autobus / Matériel roulant										
	230870	Remplacement des SCAD de première génération	-	-	665	665	-	1 330	-	1 330
CA-110	598002-02	Déploiement SCAD – autobus à plancher surbaissé	2 790	72	-	-	-	-	-	2 862
Sous-total - Matériel roulant			2 790	72	665	665	-	1 330	-	4 192

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus / Normes										
	300982	C.T. LaSalle : Mise aux normes du poste de distribution du carburant	-	-	273	-	-	273	-	273
	300996	Divers bâtiments : Mise aux normes des systèmes de dépoussiérage	-	-	285	162	74	521	-	521
	301083	C.T. Legendre : Enlèvement de réservoirs d'huile usée et ajout de tuyauterie	-	-	182	-	-	182	-	182
R-052	5302106	Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement	-	246	494	516	-	1 010	-	1 256
R-057	566429-02	C.T. Saint-Laurent : Remplacement des réservoirs d'huile usée	-	370	-	-	-	-	-	370
Sous-total - Normes			-	616	1 234	678	74	1 986	-	2 602
Secteur - Réseau des autobus / Patrimoine immobilier et infrastructures										
	000867	Garage Bellechasse : Programme de réfection des systèmes et équipements du bâtiment	-	-	50	50	634	734	1 270	2 004
	301065	Divers bâtiments de surface : Remplacement de panneaux d'alarme incendie	-	-	301	224	111	636	250	886
	301077	C.T. Anjou : Installation d'un système de détection des gaz d'échappement au système de ventilation	-	-	272	-	-	272	-	272
	301092	Plateau Youville : Optimisation de l'efficacité énergétique de la chaufferie	-	-	2 489	-	-	2 489	-	2 489
R-005	561908	Programme de réfection des dalles de planchers, des aires de circulation et des stationnements	1 307	2 072	1 791	-	-	1 791	-	5 170
R-002	562124	Programme de remplacement des vérins	3 262	1 960	1 170	-	-	1 170	-	6 392
R-047	805273	Remplacement des unités centrales d'éclairage d'urgence - divers centres	8	252	-	-	-	-	-	260
R-048	814160	Travaux urgents Crémazie et Saint-Denis	612	-	-	-	-	-	-	612
R-057	823993-00	Divers bâtiments : Remplacement des panneaux de contrôle des portes automatiques	-	137	-	-	-	-	-	137
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			5 189	4 421	6 073	274	745	7 092	1 520	18 222
Total du Secteur - Réseau des autobus			16 984	13 253	13 903	57 842	8 311	80 056	1 520	111 813

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro / Machinerie, équipement et outillage										
	695001	Programme de remplacement des récurveurs-aspirateurs	-	-	183	187	445	815	756	1 571
R-053	721709	Mise aux normes - Postes de ventilation des prolongements	-	270	1 433	1 281	-	2 714	-	2 984
CA-112	721712	Acquisition de balais pour les escaliers mécaniques Vickers	122	149	161	-	-	161	-	432
R-054	721775	Modernisation des escaliers mécaniques O & K	-	15	315	453	531	1 299	876	2 190
R-060	721824	Remplacement de l'alimentation des luminaires de quais	-	89	1 043	-	-	1 043	-	1 132
R-060	721842	Achat d'outillage pour le nettoyage et l'agrandissement des rigoles	-	-	112	-	-	112	-	112
R-060	721843	Remplacement des génératrices mobiles	-	308	-	-	-	-	-	308
	721861	Remplacement des contracteurs de trolley des PR Youville et Beaugrand	-	-	716	-	-	716	-	716
	721864	Sécurisation du circuit de sortie des amplifications AD400	-	-	640	96	-	736	-	736
	721865	Remplacement des relais NS1 défectueux	-	-	1 101	-	-	1 101	-	1 101
	721868	Insonorisation du poste de ventilation Ryde (2 ^e partie)	-	-	254	-	-	254	-	254
R-057	762618	Atelier GR : Modifications et standardisation des vérins MR-63 et MR-73	-	261	266	271	-	537	-	798
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			122	1 092	6 224	2 288	976	9 488	1 632	12 334
Secteur - Réseau du métro / Matériel roulant										
	683190	Modification de la loge de conduite des voitures MR-73	-	-	673	1 870	1 408	3 951	-	3 951
Sous-total - Matériel roulant			-	-	673	1 870	1 408	3 951	-	3 951
Secteur - Réseau du métro / Normes										
	300300	Station Longueuil : Inversion des portes coupe-feu	-	-	372	-	-	372	-	372
	721869	Insonorisation du poste de ventilation Rielle	-	-	828	-	-	828	-	828
Sous-total - Normes			-	-	1 200	-	-	1 200	-	1 200

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro / Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-057	000675	Station Angrignon : Remplacement des acryliques des dômes des marquises - phase II	-	769	-	-	-	-	-	769
R-057	000705	Stations de métro : Ajout de drainage aux fosses de grilles gratte-pieds	-	91	87	89	-	176	-	267
CA-112	300659	Atelier GR : Ajout d'un vérin - phase II	-	237	-	-	-	-	-	237
	300951	Faisceau Youville : Construction d'une salle de formation	-	-	264	-	-	264	-	264
	300976	Garage Angrignon : Remplacement des ventilateurs de toit	-	-	269	-	-	269	-	269
	301023	Bâtiment Prévention des incendies : Réfection des systèmes et équipements du bâtiment	-	-	50	50	462	562	2 480	3 042
	301025	Station de métro : Modification du système de chauffage de dalle de plancher des édifices	-	-	835	607	-	1 442	-	1 442
	301044	Divers endroits : Réfection des toitures 2006	-	-	830	-	-	830	-	830
	301048	Garages Beaugrand et Lionel-Groulx : Réfection de la membrane d'étanchéité	-	-	309	-	-	309	-	309
	301060	Station Guy-Concordia : Réfection des finis et éléments des structures	-	-	962	-	-	962	-	962
R-039	334918	Aménagement local incendie	547	-	-	-	-	-	-	547
R-005	562127	Programme de réfection des toitures	1 545	489	204	-	-	204	-	2 238
R-005	562137	Programme de réfection des systèmes CVAC	1 837	3 120	3 000	-	-	3 000	-	7 957
R-020	568315	Programme de réfection des finis de planchers et des marches d'escaliers	-	668	336	-	-	336	-	1 004
R-020	568316	Programme de réfection de fenestration, portes et cadres	120	81	424	-	-	424	-	625
	570162	Amélioration de l'éclairage à divers endroits - plateau Youville	-	-	233	376	-	609	-	609
R-057	638924-00	PR Youville: Aménagement d'un vestiaire pour le personnel féminin	-	191	-	-	-	-	-	191
R-024	700713-03	Réno-Stations phase II: Travaux urgents 2003-2004	1 512	-	-	-	-	-	-	1 512
R-041	721773	Amélioration du poste de ventilation Bousquet	283	48	241	-	-	241	-	572
R-054	721838	Remplacement urgent de moteurs d'aiguilles ACEC	-	-	353	-	-	353	-	353
R-050	777651	Fournitures et installation des rails pour la voie B+ et aménagement de nouveaux vestiaires	200	99	-	-	-	-	-	299
R-060	822000	Haltes commerciales : Mise aux normes des espaces commerciaux	-	470	941	425	-	1 366	-	1 836

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro / Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)										
R-047	823980-00	Station Berri-UQAM : Réfection des murs et des fissures	4	303	-	-	-	-	-	307
R-049	824000-00	Remplacement des soupapes des points d'eau - tunnel	132	500	672	384	-	1 056	-	1 688
R-057	824002	Divers points d'eau : Isolation de la tuyauterie contre le gel	-	240	-	-	-	-	-	240
R-047	824004-00	Remplacement des chauffe-eau - diverses stations	89	82	86	-	-	86	-	257
R-057	831443	Atelier GR : Relocalisation de la chambre à l'huile	-	141	-	-	-	-	-	141
R-057	833094	Atelier Beaugrand : Remplacement de l'isolant acoustique dans les gaines de ventilation	-	500	-	-	-	-	-	500
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			6 269	8 029	10 096	1 931	462	12 489	2 480	29 267
Total du Secteur - Réseau du métro			6 391	9 121	18 193	6 089	2 846	27 128	4 112	46 752

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Transport adapté / Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-057	000700	C.T. Saint-Michel : Révision du système de climatisation/chauffage du secteur administratif	-	464	-	-	-	-	-	464
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			-	464	-	-	-	-	-	464
Total du Secteur - Transport adapté			-	464	-	-	-	-	-	464

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	N° projet	Description du projet	2004 et avant	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total 2009 et après	Total projet
Secteur - Administratif / Matériel informatique										
	000111	Continuité informatique des systèmes critiques de la STM	-	-	1 268	-	-	1 268	-	1 268
R-010	18503	Système de Vente et perception	7 358	34 941	22 796	31 152	33 641	87 589	2 814	132 702
CA-117	230869	SAEIC phases I et II (refonte du site web)	7 036	6	273	-	-	273	-	7 315
R-046	230880	Remplacement du système de gestion des accidents du travail	47	557	392	-	-	392	-	996
	300112	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) Volet – Infrastructure technologique	-	-	1 302	314	523	2 139	-	2 139
	350007	Implantation d'une formation en ligne « E-Learning »	-	-	2 234	1 394	720	4 348	1 911	6 259
R-025	530870	SAP-Galaxie	-	651	2 283	1 878	-	4 161	-	4 812
	530871	Amélioration de la performance	-	-	1 000	500	-	1 500	-	1 500
Sous-total - Matériel informatique			14 441	36 155	31 548	35 238	34 884	101 670	4 725	156 991
Secteur - Administratif / Matériel roulant										
R-014	500201	Véhicule de service + 50 000 \$	1 791	-	-	-	-	-	-	1 791
R-038	500205	Remplacement de véhicules de service 2003-2005	765	1 674	1 513	644	687	2 844	-	5 283
	5003135	Remplacement et addition de véhicules de service	-	-	2 944	2 234	1 660	6 838	-	6 838
R-056	5004069-02	Remplacement de véhicules de service - 2005-2007	-	457	2 582	-	-	2 582	-	3 039
Sous-total - Matériel roulant			2 556	2 131	7 039	2 878	2 347	12 264	-	16 951
Secteur - Administratif / Patrimoine immobilier et infrastructures										
	568318-00	Programme de remplacement des plafonds acoustiques	-	-	546	-	-	546	-	546
R-018	9249324	Acquisition et rénovation de locaux administratifs	7 185	2 673	200	-	-	200	-	10 058
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			7 185	2 673	746	-	-	746	-	10 604
Total du Secteur - Administratif			24 182	40 959	39 333	38 116	37 231	114 680	4 725	184 546
GRAND TOTAL - CAPITALISÉ NON SUBVENTIONNÉ			47 557	63 797	71 429	102 047	48 388	221 864	10 357	343 575

Autres sources de fonds

(en milliers de dollars)

	2005 prévu	2006	2007	2008	Total 2006 à 2008	Total projet
Comptant (Non capitalisable de plus de 50 000 \$)						
Métro	6 249	7 960	6 823	6 823	21 606	27 855
Autobus	2 097	2 021	1 732	1 732	5 485	7 582
Planification et relations avec les partenaires	512	727	623	623	1 973	2 485
Ingénierie et construction	3 901	3 292	2 822	2 822	8 936	12 837
Identification et définition des besoins - Études	-	-	2 000	2 000	4 000	4 000
Sous-total comptant	12 759	14 000	14 000	14 000	42 000	54 759
Autres						
Comptant - capitalisable (minibus du TA)	2 880	1 225	1 336	1 448	4 009	6 889
Fonds de roulement	3 768	1 800	1 800	1 700	5 300	9 068
Projets pour normes environnementales	390	540	390	390	1 320	1 710
Sous-total Autres	7 038	3 565	3 526	3 538	10 629	17 667
Total	19 797	17 565	17 526	17 538	52 629	72 426

MATÉRIEL ROULANT

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

MATÉRIEL INFORMATIQUE

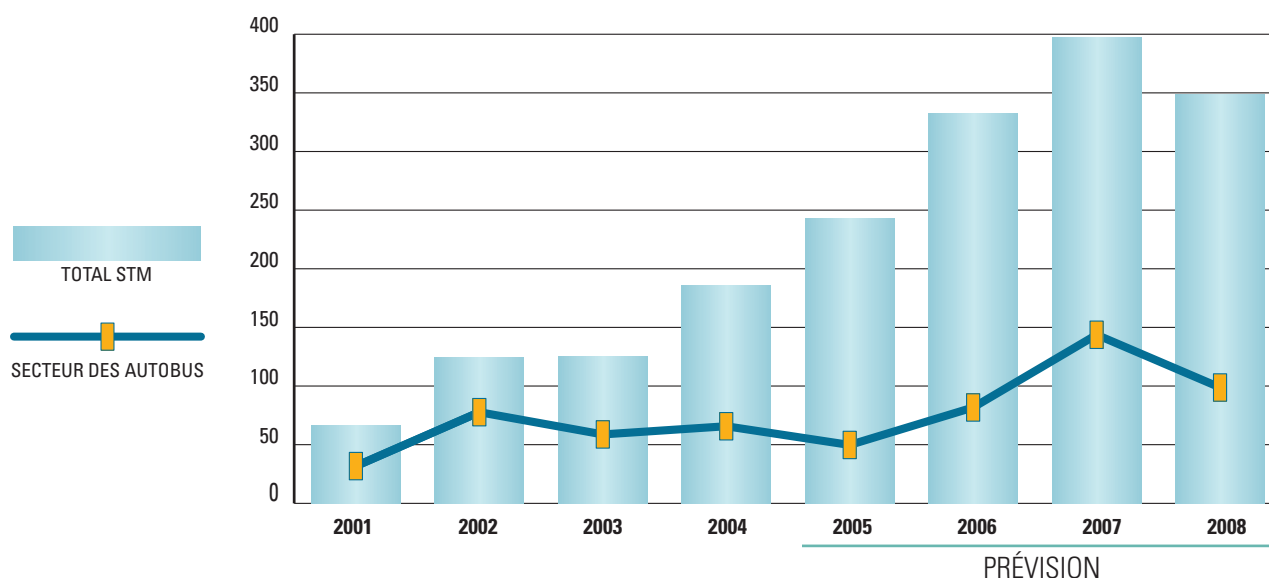
FICHES DE PROJETS

Dans le cadre de la réalisation du Plan d'affaires, les investissements requis au Réseau des autobus au cours des trois prochaines années totalisent 334,8 millions de dollars et représentent 31,0 % des dépenses en investissements. Les principaux projets au Réseau des autobus sont :

- | le réaménagement du patrimoine et des infrastructures du Réseau des autobus, incluant la relocalisation de l'atelier de carrosserie et l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre pour 109,9 millions de dollars;
- | le remplacement des autobus dont une partie par des autobus articulés pour 108,2 millions de dollars;
- | le remplacement du système de radiocommunication des autobus pour 51,6 millions de dollars;
- | l'implantation de mesures préférentielles et optimisation des terminus pour 38,8 millions de dollars;
- | l'implantation d'un système d'adhérence à l'horaire pour 13,7 millions de dollars.

De 2001 à 2005, le secteur du Réseau des autobus a représenté 40,2 % des dépenses totales en investissements. Pendant cette période, environ 299,4 millions de dollars ont été investis dans ce secteur dont 243,6 millions de dollars, soit 81,3 % des dépenses totales, pour l'acquisition des nouveaux autobus. Durant cette période, le solde des investissements a été essentiellement consacré au renouvellement des équipements informatiques nécessaires à l'aide à l'exploitation et information à la clientèle, et à l'entretien des bâtiments directement liés à l'exploitation des autobus.

Évolution des dépenses d'investissement du secteur des autobus par rapport aux investissements totaux



MATÉRIEL ROULANT

Les achats d'autobus à plancher surbaissé et d'autobus articulés constituent des investissements majeurs pour la Société. Les autobus à plancher surbaissés sont acquis afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées; les autobus articulés ont été retenus afin d'améliorer le service sur les axes très achalandés et diminuer les frais d'exploitation.

Entre 2006 et 2008, la Société investira 86,7 millions de dollars pour le remplacement de 173 autobus. Ces véhicules remplaceront des autobus du modèle Classic. Cet investissement, conforme au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports, permettra également l'amélioration de la fiabilité des autobus à plancher surbaissé.

Quant aux achats d'autobus pour 2008-2012, la Société a, de concert avec les autres sociétés de transport du Québec, mis de l'avant un bureau de projet Autobus, dont les objectifs sont de procéder à diverses études et de préparer et d'élaborer toute la documentation technique et contractuelle touchant les autobus articulés. Ces nouveaux autobus seront essentiellement acquis après 2008, mais le prototype devrait être livré en 2007.

Types d'autobus

Modèle	Nombre prévu au 31 / 12 / 2005	% du parc	2006	% du parc	2007	% du parc	2008	% du parc
Classic	585	37,7 %	516	33,6 %	440	28,7 %	440	28,2 %
Plancher surbaissé	965	62,3 %	1021	64,4 %	1097	71,3 %	1118	71,8 %
TOTAL	1550		1537		1537		1558	

Évolution du parc d'autobus

Année	Nombre de véhicules	Âge moyen des véhicules	Nombre de véhicules de plus de 16 ans
2005	1 550	7,96	0
2006	1 537	8,24	0
2007	1 537	8,57	0
2008	1 558	9,38	39

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

La STM prévoit investir un montant de 219,5 millions de dollars dans son patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des autobus dans les années à venir, dont 148,7 millions de dollars qui seront dépensés entre 2006 et 2008.

Un projet d'optimisation du Patrimoine immobilier et des infrastructures du Réseau des autobus est présenté aux projets capitalisables et subventionnés pour un montant de 102,7 millions de dollars. Ces projets visent principalement la relocalisation de l'atelier de la carrosserie, le réaménagement du Centre de transport Legendre, l'aménagement d'un atelier de fabrication et de réusinage de pièces et la réalisation de certains travaux de réfection afin de maintenir les actifs en bon état. Ces travaux permettront d'exploiter avec sept centres au lieu de huit (incluant le Centre de transport Saint-Michel qui est dédié au transport adapté), de recevoir et d'entretenir les autobus articulés.

Afin de développer ses infrastructures, la STM investira également dans des programmes de déploiement de mesures préférentielles et d'aménagement de terminus pour un montant de 38,8 millions de dollars.

Évolution du parc d'autobus

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

MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire, la Société doit remplacer ses systèmes de radiocommunication désuets. Les investissements pour les nouveaux équipements compatibles avec les systèmes de la Ville de Montréal totaliseront 51,6 millions de dollars pour les trois prochaines années.

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Afin d'améliorer la ponctualité des autobus et l'information à la clientèle, la Société investira dans un système informatisé d'adhérence à l'horaire permettant de supporter les opérations. Ce système nécessitera des investissements de 13,7 millions de dollars.

TITRE

Remplacement des autobus 2003-2007 et amélioration de la fiabilité des autobus à plancher surbaissé (APS – 1^e génération) en service

NUMÉRO DE PROJET – 201111

NATURE

Le but du projet est l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé. Ces achats permettront de diminuer l'âge moyen de la flotte 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. Le projet inclut aussi un montant de 20 millions de dollars pour l'amélioration de la fiabilité des APS en service, en corrigeant des éléments défectueux non couverts par les garanties du manufacturier.

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.

Le contrat initial prévoyait l'acquisition de 382 autobus à plancher surbaissé; la STM a réduit l'ensemble de sa commande à 344 en 2004 grâce à l'optimisation de son parc de véhicules urbains existant et futur.

De plus, compte tenu que les problèmes de conception et de fiabilité des premiers véhicules APS ont des effets négatifs sur son budget d'exploitation et sur son offre de service, la STM doit investir dans l'amélioration de la fiabilité des APS (1^e génération) en service. Une aide gouvernementale spéciale a été accordée par décret à toutes les sociétés de transport affectées par ces problèmes pour couvrir une partie de ces coûts.

LIVRAISON DES AUTOBUS	2003 (réel)	37
	2004 (réel)	107
	2005 (prévu)	48
	2006	76
	2007	76
	Total	344

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	104 907
2006	44 407
2007	42 283
2008	
2009 ET APRÈS	

TAUX DE SUBVENTION

*Autobus : 50 % des dépenses admissibles
Fiabilité : 100 % des dépenses admissibles pour la main-d'œuvre et 50 % pour les biens et services*

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	86 690
TOTAL PROJET	191 597

FINANCEMENT

Emprunt / CA-118

TITRE

Acquisition d'autobus articulés 2008-2012

NUMÉRO DE PROJET – **201112**

JUSTIFICATION

Acquérir et mettre en service 198 autobus articulés.

FINALITÉ

Permettre à la STM d'exploiter des lignes d'autobus avec des autobus articulés à plancher surbaissé afin de réduire leurs coûts de fonctionnement tout en assurant le maintien de la qualité du service à la clientèle.

En 2003, la STM a initié une étude afin de déterminer la faisabilité d'exploiter des lignes du réseau de surface avec des autobus articulés et les résultats de l'étude d'impacts ont démontré qu'une telle option s'avère rentable pour la STM. En conséquence, la STM prévoit exploiter onze (11) lignes du réseau d'autobus avec des autobus articulés du Centre de transport Legendre. Ce scénario requiert toutefois l'agrandissement du Centre de transport Legendre après la fermeture du Centre de transport Mont-Royal, tel que prévu au projet d'optimisation des infrastructures du Réseau des autobus.

LIVRAISON DES AUTOBUS	2008	0
	2009	57
	2010	125
	2011	16
	2012	0
	Total	198

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	42
2007	5 255
2008	2 648
2009 ET APRÈS	173 865

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	7 945
TOTAL PROJET	181 810

TAUX DE SUBVENTION

50 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Remplacement des autobus 2008-2012

NUMÉRO DE PROJET – 500001

NATURE

Le présent projet vise le remplacement des autobus qui ont atteint la fin de leur durée de vie utile selon le plan de gestion du parc.

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.

Le contrat unifié d'achat d'autobus 2003-2007 prévoit des options permettant aux sociétés d'acquérir des quantités supplémentaires d'autobus. En exerçant ces options, la STM pourrait combler ses besoins pour les années 2008 à 2012. La période de livraison nécessaire pour les besoins opérationnels serait de quatre ans alors que le contrat initial n'en prévoit que deux. Une demande a été faite au MTQ afin d'amender le contrat et de prolonger les dates de livraison prévues au contrat unifié 2003-2007.

LIVRAISON DES AUTOBUS	2008	21
	2009	30
	2010	30
	2011	90
	2012	90
	Total	261

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	
2007	
2008	12 094
2009 ET APRÈS	148 895

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	12 094
TOTAL PROJET	160 989

TAUX DE SUBVENTION

50 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

C.T. Saint-Denis : Programme de réfection des systèmes et équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET – **300850**

NATURE

L'ensemble des interventions a été regroupé de façon à élaborer un Programme de réfection qui sera effectué en deux phases. La phase I couvrira les besoins des cinq prochaines années (2006-2010) pour un montant de 16 millions de dollars. Les travaux de la phase II (période 2011-2015) toucheront principalement la réfection des toitures pour un montant de 5 millions de dollars.

Les principales interventions sur le bâtiment seront les remplacements de l'asphalte et de divers conduits de drainage et de réservoirs souterrains, de la toiture, du système CVAC (chauffage, ventilation, air climatisé), de la fenestration et des portes piétonnières, de l'entrée électrique et des vérins, ainsi que l'enlèvement de l'amiante et le rafraîchissement des locaux du personnel.

JUSTIFICATION

Le Centre de transport Saint-Denis a été construit en 1958 et agrandi en 1970. Au fil des ans, divers aménagements ont été effectués tout en tenant compte des contraintes de conception du bâtiment.

Depuis 1999, aucun investissement d'importance n'a été fait au Centre de transport Saint-Denis pour remplacer des systèmes ou des composantes du bâtiment étant donné que la STM a reçu un avis de réserve d'expropriation du site pour la construction du nouveau CHUM. Seules les réparations d'ordre mineur ont été faites pour maintenir le statut opérationnel du centre de transport.

Un mandat d'inspection a été octroyé à une firme d'ingénieurs-conseils pour vérifier l'état de l'immeuble et de l'aménagement extérieur. Plusieurs déficiences relatives à la vétusté des lieux, dont la mise en conformité par rapport aux codes en vigueur, le rafraîchissement des lieux et, finalement, le manque de capacité pour certains systèmes, ont été soulevés.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	151
2007	145
2008	5 949
2009 ET APRÈS	16 482

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	6 245
TOTAL PROJET	22 727

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Centre de transport Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET – **301056**

NATURE

Les travaux de réparation portent principalement sur la réfection du pavage, de l'architecture, de la structure, de la mécanique et de l'électricité du bâtiment, du remplacement de vérins et de l'environnement.

JUSTIFICATION

Les travaux de réfection sur ce bâtiment ont pour objectif le maintien opérationnel des installations pour les 10 à 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 faite par un consultant dans le cadre d'une inspection des infrastructures et des composantes du bâtiment. Cette évaluation de l'état physique nous a permis de constater la détérioration de certains éléments due au vieillissement et d'établir la nécessité de les restaurer en fonction de la gravité de la détérioration ou de leur limite de vie utile. Les travaux de réparation permettront le maintien des opérations du centre de transport.

La priorité 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.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	749
2007	100
2008	4 501
2009 ET APRÈS	7 992

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	5 350
TOTAL PROJET	13 342

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Programme de mesures préférentielles pour autobus – Réseau prioritaire Montréalais

NUMÉRO DE PROJET – 350001-02

NATURE

Dans le cadre de l'amélioration de la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau, ce projet consiste en l'implantation d'une série de mesures préférentielles pour autobus dans plusieurs axes du territoire de la Ville de Montréal.

Ces mesures comprennent :

- | l'implantation de voies réservées pour autobus;
- | des interventions aux feux de circulation, comme la préemption, la phase prioritaire au départ et la prolongation du feu vert;
- | des modifications à la géométrie des chaussées et au marquage;
- | la gestion de la circulation et du stationnement.

L'implantation de voies réservées et/ou de mesures préférentielles pour les années 2005-2009 se fera dans l'axe des artères suivantes :

2005-2006	Rosemont , Saint-Michel, Beaubien, A-25 et Notre-Dame;
2006-2007	Pierrefonds, Sherbrooke Ouest; Henri-Bourassa et A-20
2007-2008	Côte Saint-Luc, Jean-Talon Est, Sauvé/Côte-Vertu, Cavendish, Lacordaire et Grenet
2009 et après	Sherbrooke centre-ville, Newman, Brunswick, l'Acadie et Des Sources.

JUSTIFICATION

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

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

PROJETS JUMELÉS	2006-2008	TOTAL PROJET
Phase I	7 658	11 700
Phases II à IV	27 425	35 295
Total	35 083	46 995

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	4 042
2006	17 402
2007	9 363
2008	8 318
2009 ET APRÈS	7 870

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	35 083
TOTAL PROJET	46 995

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt / CA-113

TITRE

Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview

NUMÉRO DE PROJET – **350002**

NATURE

Le projet vise à réaménager de nouveaux 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 l'aménagement des aires d'opérations et d'attente, de locaux ou de services auxiliaires et la modification du mobilier urbain.

Les terminus prévus sont Elmhurst en 2006 et Fairview en 2007.

JUSTIFICATION

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Plan d'affaires de la Société au chapitre de l'adaptation des services aux besoins de la clientèle.

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

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

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	1 578
2007	2 216
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	3 794
TOTAL PROJET	3 794

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt / CA-113

TITRE

Aménagement d'un atelier de fabrication et de réusinage des pièces

NUMÉRO DE PROJET – **358541**

NATURE

Le projet consiste à réaménager l'atelier de fabrication et de réusinage des pièces pour autobus. Il comporte aussi des révisions de processus et un nouvel aménagement des aires de travail reliées à la réparation et au réusinage des pièces afin de permettre l'optimisation des opérations et l'introduction de certaines activités automatisées.

JUSTIFICATION

Le bâtiment étant âgé de 56 ans, la plupart des infrastructures de l'atelier dépassent maintenant l'âge moyen de vie utile de 40 ans. L'entretien régulier ne suffit plus à compenser pour la dégradation progressive des installations. Une étude diligente de l'état du bâtiment a fait ressortir la nécessité de procéder à diverses interventions en raison de sa vétusté.

Les défauts apparents relevés sont classés de la façon suivante :

- | déficiences relatives à des modifications aux codes depuis la date de construction et pour lesquelles les autorités sont d'avis que la sécurité des occupants n'est pas en cause. Ces déficiences doivent être corrigées aussitôt que les travaux de réhabilitation sont entrepris;
- | éléments vétustes devant être corrigés afin d'assurer l'intégrité du bâtiment;
- | rafraîchissement de certains éléments qui sont nécessaires afin de ramener l'édifice à un niveau standard compte tenu de l'âge.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	
2007	1 223
2008	20 065
2009 ET APRÈS	21 982

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	21 288
TOTAL PROJET	43 270

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie et réaménagement du Centre Legendre (Infrastructure RDA)

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'implantation de nouveaux véhicules et leurs nouvelles technologies.

Plus particulièrement, le projet vise l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre, la fermeture du Centre de transport Mont-Royal et l'aménagement d'un Centre d'entretien majeur en carrosserie.

JUSTIFICATION

L'objectif principal du projet consiste à optimiser les infrastructures du Réseau des autobus pour mieux répondre aux impératifs d'entretien et d'exploitation des autobus actuels et futurs tout en tenant compte des orientations opérationnelles et financières de la Société, telles que :

- | diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise par la réduction du nombre de centres de transport de 7 à 6 et le rajeunissement du parc immobilier;
- | améliorer la performance de l'entretien des autobus par le gain d'efficacité des activités 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 dans un avenir rapproché;
- | éviter des dépenses majeures pour l'amélioration de vieux bâtiments qui ne pourraient répondre aux besoins futurs du Réseau des autobus.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	873
2006	2 870
2007	26 907
2008	40 060
2009 ET APRÈS	442

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	69 837
TOTAL PROJET	71 152

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt / R-055

TITRE

SAEIC phase III – Volet radiocommunication RDA et volet adhérence à l'horaire

NUMÉRO DE PROJET – **721759, 721759-02**

NATURE

Le projet vise à remplacer le système actuel de radiocommunication, à minimiser les conséquences des incidents sur le service, et à implanter un système d'aide à l'exploitation (SAE) au Réseau des autobus (RDA).

JUSTIFICATION

La STM s'est dotée en 1999 d'un plan intégré pour le renouvellement de l'ensemble de ses logiciels d'exploitation. Ce plan était divisé en trois étapes et favorisait l'intégration des données nécessaires à la planification et à la livraison du service. La première étape (SAEIC phase I, projet SALSA), terminée en 2003, a amené le renouvellement des outils de planification du service et d'information à la clientèle. La deuxième étape (SAEIC phase II), actuellement en cours, comprend l'installation des logiciels nécessaires à l'affectation des chauffeurs et leurs remplacements. La troisième étape (SAEIC phase III) consiste au remplacement du système de radiocommunication et à l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation de son réseau de surface.

Le système de radiocommunication est en lien direct avec la satisfaction de la clientèle puisqu'il assure la prise en charge rapide d'un événement en vue de minimiser les retards pour la clientèle, et qu'il assure la transmission de messages dans des situations d'urgence, contribuant ainsi au sentiment de sécurité de la clientèle.

Le système actuel a dépassé sa durée de vie utile, n'est plus adapté au contexte d'exploitation et n'est plus supporté par le manufacturier. Il est devenu difficile de s'approvisionner en pièces de rechange puisqu'il n'existe plus de marché primaire pour ce modèle d'équipement.

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

Afin de réduire ses coûts de fonctionnement et de contribuer à la satisfaction de la clientèle par une meilleure ponctualité, le RDA désire acquérir un système d'aide à l'exploitation (SAE). Ce système mesurera, entre autres, le suivi de l'adhérence à l'horaire et fournira des outils de gestion permettant au Réseau des autobus d'améliorer le taux de ponctualité, de contribuer à améliorer le taux de livraison du service et, enfin, de réduire les coûts de livraison du service.

PROJETS JUMELÉS	2006-2008	TOTAL PROJET
Volet radiocommunication	51 598	51 933
Volet adhérence à l'horaire	13 653	13 698
Total	65 251	65 631

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	380
2006	2 086
2007	55 673
2008	7 492
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	65 251
TOTAL PROJET	65 631

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt / R-063

TITRE

Implantation du progiciel SAP-PM

NUMÉRO DE PROJET – 530869-01

NATURE

La révision et la documentation des processus d'affaires, ainsi que l'implantation du progiciel de gestion de l'entretien SAP-PM pour le soutien des processus d'affaires de l'Entretien – Réseau des autobus.

JUSTIFICATION

Ce projet permettra de contribuer à l'atteinte des objectifs du *Plan d'affaires 2004 – 2008* en :

- | planifiant et optimisant les opérations de maintenance et de réparations;
- | fournissant un historique des interventions effectuées;
- | établissant et suivant les coûts d'entretien par le biais de tableaux de bord de gestion;
- | fournissant un soutien aux responsables de l'entretien pour une gestion efficace des activités.
- | améliorant la performance de l'entretien des autobus.

L'absence d'un système d'information intégré pour soutenir les processus d'affaires est l'une des causes des difficultés opérationnelles. La réalisation de ce projet est un préalable à l'atteinte des objectifs d'amélioration de la disponibilité, de la fiabilité et de l'efficacité du parc d'autobus.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	6 087
2006	661
2007	
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	661
TOTAL PROJET	6 748

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt / R-025

TITRE

SAEIC phase II

NUMÉRO DE PROJET – 901999

NATURE

Ce projet consiste à implanter un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle. La phase II du projet SAEIC se résume à l'implantation des modules d'analyse des temps de parcours (ATP) et de l'achalandage (RIDER), d'attribution des horaires de travail (BID), d'aide à la répartition du travail et de gestion des événements (DDAM). Il inclut aussi la mise à jour de l'entrepôt de données SAP et le transfert de la gestion de la paie des chauffeurs, changeurs et opérateurs à SAP–Paie.

JUSTIFICATION

En 2002, la STM a conclu des ententes de partenariat avec des firmes spécialisées. Ces ententes comprennent des contrats couvrant les licences d'exploitation, le support et l'entretien ainsi que la mise en place de la phase I de SAEIC (projet SALSA).

La deuxième phase du projet vise à remplacer les applications désuètes telles que MACD, MACD2, RACOM et ICOS par des systèmes intégrés pour le Réseau des autobus et le Réseau du métro. Le projet cherche aussi à permettre de diffuser à la clientèle 100 % des variations sur le service planifié, à améliorer les contrôles de paie et à fournir de meilleurs outils pour optimiser le service.

La désuétude des systèmes et des technologies est apparue comme un élément majeur de la problématique.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	8 933
2006	865
2007	
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	865
TOTAL PROJET	9 798

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt / CA-117

TITRE

Remplacement des SCAD de première génération

NUMÉRO DE PROJET – **230870**

NATURE

Remplacement de 85 unités du système de collecte automatique des données voyageur (SCAD) de première génération.

JUSTIFICATION

La durée de vie initiale de cinq ans des 175 SCAD de première génération est largement dépassée puisque la majorité des SCAD de première génération (151) est toujours fonctionnelle. Avec la phase de mise au rancart des autobus des séries 11000, 12000 et 13000 au cours des trois prochaines années, c'est 85 véhicules sur 151 équipés de SCAD de 1^e génération qui vont disparaître, soit 25 % de l'ensemble des équipements.

Le déploiement passé des SCAD a démontré la nécessité de lisser davantage l'acquisition des équipements sur l'ensemble des classes de véhicules. Aucune installation de nouveau SCAD n'a été faite pour les années 2004 et 2005 dans le cadre de la commande d'achat d'autobus 2003-2007.

Les objectifs de croissance de l'achalandage émanant du projet RPM et de l'augmentation annuelle récurrente de 42 000 heures de l'offre de service créeront une demande supplémentaire pour les véhicules équipés de SCAD.

La désuétude de la version de la base de données Oracle supportant le système SCAD de première génération représente un risque élevé de perte de l'ensemble des données informatiques collectées par ce système.

Finalement, les activités d'entretien du Réseau des autobus immobilisent périodiquement 15 à 20 % des véhicules équipés de SCAD, et le bris ou/et l'ajustement des équipements SCAD représente en moyenne 10 % des véhicules.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	665
2007	665
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	1 330
TOTAL PROJET	1 330

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Garage Bellechasse – Programme de réfection des systèmes et équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET – 000867

NATURE

Les travaux de réparation portent principalement sur la réfection du pavage, de l'architecture, de la structure, de la mécanique du bâtiment et de l'environnement en vue de préserver l'intégrité des installations et de respecter les normes en vigueur.

JUSTIFICATION

Une évaluation de l'état de détérioration des systèmes et de l'enveloppe du bâtiment du garage Bellechasse a été faite par un consultant dans le cadre d'une inspection des infrastructures et des composantes. Cette évaluation de l'état physique nous a permis de constater la détérioration de certains éléments due au vieillissement et d'établir la nécessité de les restaurer en fonction de la gravité de la détérioration ou de leur limite de vie utile. Les travaux de réparation permettront le maintien des opérations du centre de transport.

La priorité 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.

L'objectif des travaux de réfection sur ce bâtiment est d'assurer le statut opérationnel des installations pour les 10 à 20 prochaines années.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	50
2007	50
2008	634
2009 ET APRÈS	1 270

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	734
TOTAL PROJET	2 004

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Plateau Youville : Optimisation de l'efficacité énergétique de la chaufferie

NUMÉRO DE PROJET – **301092**

NATURE

Ce projet vise le remplacement des systèmes CVAC (chauffage, ventilation, air climatisé) de la Tour GR et de l'atelier GR avec l'objectif d'une vision intégrée du concept d'un projet combiné d'efficacité énergétique et de maintien des actifs, en plus d'optimiser l'efficacité de la chaufferie en utilisant l'électricité provenant du métro en dehors des heures de pointe.

JUSTIFICATION

L'optimisation de la chaufferie permettra une économie annuelle de 600 000 \$ sur la facture énergétique de la Société en substituant la source d'énergie utilisée, soit le coût de l'électricité au tarif L du Réseau du métro (le « tarif L » étant le plus bas) versus le coût d'achat du gaz naturel pour un même besoin de consommation, en plus de profiter d'une meilleure efficacité des appareils.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	2 489
2007	
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	2 489
TOTAL PROJET	2 489

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt

MATÉRIEL ROULANT

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

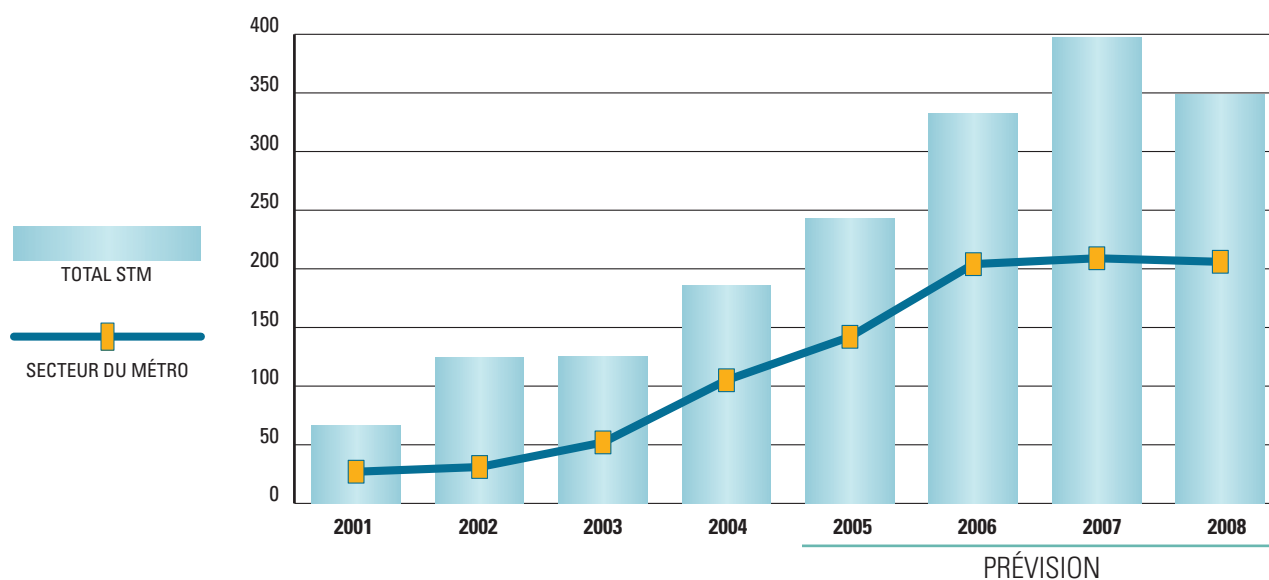
FICHES DE PROJETS

Le métro de Montréal aura 40 ans en 2006. De 2006 à 2008, le montant à investir dans ses installations représente plus de 57,4 % des investissements totaux, soit 619,0 millions de dollars répartis comme suit :

- | programme Réno-Systèmes phases I et II pour 431,8 millions de dollars;
- | programme Réno-Stations phase II pour 58,0 millions de dollars;
- | rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73 pour 32,6 millions de dollars;
- | divers projets de machinerie, d'équipement et d'outillage dont l'éclairage en tunnel et la mise aux normes des postes de ventilation des prolongements pour 20,6 millions de dollars;
- | frais d'études, plans, devis et ingénierie en vue du remplacement des voitures de métro MR-63 pour 16,9 millions de dollars.

Pour la période de 2001 à 2005, les investissements dans le secteur du Réseau du métro ont représenté 47,9 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 356,4 millions de dollars. Les dépenses d'investissement reliées à la machinerie, l'équipement et l'outillage du métro ont été de 274,6 millions de dollars, soit 77,1 % des dépenses totales du secteur. Le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures a nécessité des investissements de plus de 45,4 millions de dollars, soit l'équivalent de 12,6 % des dépenses. Finalement, des investissements de l'ordre de 9,3 millions de dollars ont été dédiés aux véhicules de travaux (2,6 %), tandis que 21,4 millions de dollars ont été destinés aux voitures de métro (6,0 %).

Évolution des dépenses d'investissement du secteur du métro par rapport aux investissements totaux



MATÉRIEL ROULANT

La Société prévoit renouveler son parc de voitures de métro MR-63, une des plus vieilles séries au monde qui, en 2006, atteindra 40 ans. Les études d'ingénierie définissant les plans et devis seront menées de 2006 à 2008. Ce programme de remplacement, évalué à plus de 1,1 milliard de dollars, s'échelonnait de 2006 à 2015.

Afin de répondre à une augmentation de l'achalandage et de satisfaire à la demande en provenance de Laval, la Société procédera à la rénovation et au réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73. Ce projet permettra d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir l'intérieur des voitures en bon état et de contribuer à l'amélioration de la satisfaction de la clientèle.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Avec ses quatre lignes, ses 65 stations et ses 66 kilomètres de tunnels, le Réseau du métro est un actif important exigeant des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation.

Dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement des systèmes et des équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier.

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 touchés 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 mis sur pied la deuxième phase du programme Réno-Stations visant en priorité la rénovation des structures auxiliaires du métro et des infrastructures des prolongements des lignes 1 et 2 du réseau. Ce projet s'échelonnait sur plus de cinq ans au coût total de 78,6 millions de dollars, dont 58,0 millions de dollars seront dépensés de 2006 à 2008.

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 du métro directement lié à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant.

La majorité de ces équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint et parfois dépassé la durée de leur vie utile. De plus, les systèmes de télécommunication et le Centre de contrôle montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets ad hoc, dont quelques-uns sont encore en cours (20,6 millions de dollars pour la période de 2006 à 2008), 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 mettent en œuvre des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

La STM, consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, 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, enfin, 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 sera bientôt terminée et déjà on constate une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements. Les coûts estimés pour la phase II sont de plus de 616,2 millions de dollars, alors qu'une phase III est prévue de 2010 à 2015 où les efforts seront surtout consacrés à la réfection des équipements et des appareils de la voie.

TITRE

Programme de maintien des équipements fixes – Réno-Systèmes phases I et II

NUMÉRO DE PROJET – **290011 ET 290012**

NATURE

Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation, situés principalement dans le réseau initial. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), les équipements de la voie, de l'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 39 ans, alors que le reste, constitué de deux prolongements, l'est depuis 29 ans dans le premier cas et depuis 17 ans dans le deuxième. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, 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 les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

La phase I représente 304,5 millions de dollars et la phase II, incluant les contrôles de trains, est évaluée à 616,2 millions de dollars.

PROJETS JUMELÉS	2006-2008	TOTAL PROJET
Phase 1	83 141	304 474
Phase 2	348 623	616 232
Total	431 764	920 706

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	238 397
2006	123 141
2007	145 342
2008	163 281
2009 ET APRÈS	250 545

TAUX DE SUBVENTION

87,5 % des dépenses admissibles

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	431 764
TOTAL PROJET	920 706

FINANCEMENT

Emprunt et comptant /
CA-116 modifié par les R-013
et R-058

TITRE

Remplacement des voitures de métro MR-63 incluant les frais d'études, les plans et devis et l'ingénierie

NUMÉRO DE PROJET – 0000004 - 230005

NATURE

L'acquisition de 342 voitures de métro permettra de remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 mis en service en 1966. Le nombre de voitures sera réévalué avant l'appel d'offres pour s'assurer de répondre à la croissance de l'achalandage. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant en raison d'une capacité de transport accrue, d'une meilleure fiabilité et d'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 3 000 000 de kilomètres et leur fiabilité peut se dégrader rapidement, ce qui entraînerait des problèmes de régularité, de disponibilité du service et, par le fait même, affecterait directement le degré d'insatisfaction 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 mise en service en 2014 si toutes les autorisations requises sont accordées pour entamer les études au début de 2006.

La croissance de l'achalandage depuis quelques années a requis la mise en service de plus de trains. En 2007, avec l'ouverture des stations de métro à Laval, le parc actuel sera insuffisant. Le réaménagement des MR-73 permettra d'absorber une partie de cette augmentation de l'achalandage. Le remplacement des voitures MR-63 par des voitures de plus grande capacité et la détermination du nombre exact de voitures à acquérir devrait permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour répondre aux besoins. Le coût global du projet est estimé à 1,1 milliard de dollars et sera dépensé de 2006 à 2015.

PROJETS JUMELÉS	2006-2008	TOTAL PROJET
Remplacement des voitures	0	1 094 929
Frais d'études	16 948	17 244
Total	16 948	1 112 173

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	296
2006	4 614
2007	7 134
2008	5 200
2009 ET APRÈS	1 094 929

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	16 948
TOTAL PROJET	1 112 173

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt / R-042

TITRE

Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73

NUMÉRO DE PROJET – **683169**

NATURE

Afin d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir en bon état l'intérieur des voitures, de suffire à l'offre de service à Laval et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle, la STM doit procéder au réaménagement et à la rénovation des voitures de métro MR-73.

JUSTIFICATION

Depuis quelques années, le métro a connu une augmentation de son achalandage et ce, particulièrement sur la ligne 2 où la capacité maximale de transport est presque atteinte. De plus, à compter de 2007, le prolongement de la ligne 2 vers Laval fera en sorte que le matériel roulant sera utilisé au maximum de sa disponibilité et l'intervalle entre deux trains sera au minimum. Or, il deviendra impossible d'ajouter de nouveaux trains au service des voyageurs avec le parc actuel.

La solution retenue est donc d'accroître la capacité réelle de chargement en modifiant l'aménagement intérieur des voitures. L'objectif consiste à augmenter la capacité de 10 % tout en maintenant la satisfaction de la clientèle.

De plus, une réingénierie des méthodes d'entretien permettra de réduire le taux d'immobilisation des voitures. La Société pourra donc offrir à sa clientèle des voitures sécuritaires, propres et accueillantes.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	4 657
2006	19 985
2007	12 620
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	32 605
TOTAL PROJET	37 262

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt / R-045

TITRE

Programme Réno-Stations phase II

NUMÉRO DE PROJET – 634370

NATURE

Ce programme a pour but de rénover :

- | les structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Il n'y a jamais eu de programme de réfection pour ces structures. Les travaux prévus consistent principalement à réparer les zones de béton détériorées, lâches ou fissurées, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles 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;
- | les 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 planchers et les marches d'escaliers;
- | le tunnel des prolongements du métro qui affiche des signes de détérioration;
- | les 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;
- | les œuvres d'art du métro.

JUSTIFICATION

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement aux stations et aux tunnels du réseau initial. Pour la phase II, en incluant les montants prévus pour la gestion de projet et le transport en tunnel, un investissement majeur de 78,6 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. En 2005, le programme Réno-Stations inclut un projet de réfection du système de drainage de la voûte en station, ainsi que le remplacement des panneaux alarme-incendie.

Devant l'envergure des travaux d'entretien à réaliser, tous les projets spécifiques 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.

L'objectif de la restauration des œuvres d'art est de maintenir l'intégrité du patrimoine architectural et artistique de la STM en bon état.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	6 230
2006	18 896
2007	19 316
2008	19 836
2009 ET APRÈS	14 327

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	58 048
TOTAL PROJET	78 605

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt / R-027-1

TITRE

Amélioration de l'accessibilité au Réseau du métro – Tuiles avertissantes

NUMÉRO DE PROJET – 350004

NATURE

Le projet consiste à installer des tuiles avertissantes sur les quais des 26 stations du réseau initial du métro. Ces tuiles servent à mieux définir les abords du quai pour des personnes ayant une déficience visuelle. Le concept des tuiles en fait un système d'avertissement efficace et reconnu qui permet d'améliorer la sécurité pour cette clientèle lors de ses déplacements dans le métro.

JUSTIFICATION

Pour faire face au phénomène de vieillissement de la population et pour favoriser l'intégration sociale des personnes handicapées, la STM a mis sur pied à l'automne 1989 un comité pour l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier. La clientèle visée par cette démarche était l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Les travaux du comité, qui se sont terminés en mars 1991 avec l'adoption par le conseil d'administration du rapport «Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite», ont permis d'identifier et d'évaluer une série de mesures d'amélioration de l'accessibilité. L'installation de tuiles avertissantes sur les quais du Réseau du métro contribuera à l'amélioration de la satisfaction de la clientèle ayant une déficience visuelle.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	173
2007	885
2008	907
2009 ET APRÈS	3 162

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	1 965
TOTAL PROJET	5 127

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Ajout d'une quatrième voie ferrée et installation de vérins à la voie 2 de l'atelier des véhicules de travaux

NUMÉRO DE PROJET – **721849**

NATURE

Ce projet consiste en l'ajout d'une quatrième voie et d'un élévateur sur la voie 2.

JUSTIFICATION

Le remplacement récent des draines de la série 300 par des tracteurs beaucoup plus lourds (38 000 lb) et l'augmentation du parc de véhicules viennent modifier les besoins opérationnels. En 2005, le parc de véhicules de travaux est passé de 98 à 118 unités dû, entre autres, au programme Réno-Systèmes et au prolongement du métro vers Laval. Le manque de disponibilité des élévateurs de grande capacité devient donc un problème majeur pour cet atelier.

Le service de l'entretien du matériel roulant (EMR) est responsable de l'entretien des véhicules de travaux, dont 25 tracteurs diesel. Il existe deux types d'entretien sur ces véhicules : un entretien préventif (trimestriel et annuel) et un entretien curatif lorsque survient un bris. Pour ce faire, l'atelier compte actuellement trois voies équipées d'élévateurs d'une capacité de 60 000 lb qui disposent de voies d'accès externes pour l'entretien des véhicules sur rails plus lourds, tels que Duplex, Tamper, MSV et Mercedes. Comme les temps d'immobilisation des véhicules pour leur entretien varient de quelques jours à plusieurs semaines (lors de bris majeurs), ces trois voies sont utilisées à pleine capacité et ne suffisent plus à la tâche.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	2 096
2007	
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	2 096
TOTAL PROJET	2 096

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

Agrandissement de l'atelier de la voie et réaménagement de l'atelier GR pour l'entretien des véhicules de la voie 33

NUMÉRO DE PROJET – **721621-749794**

NATURE

Le projet d'agrandissement de l'atelier de la voie au plateau Youville consiste à construire une annexe à l'atelier de la voie Youville actuel en fermant le volume extérieur entre l'atelier et le faisceau de voie adjacent.

JUSTIFICATION

La réalisation des travaux du programme Réno-Systèmes, des travaux des prolongements du métro et des projets majeurs comme Réno-Stations phase II a nécessité l'augmentation du parc de véhicules de travaux sur rails et l'augmentation des espaces de stationnement des véhicules et d'entreposage des matériaux. Ces besoins additionnels ne pourront être comblés à l'intérieur des installations actuelles.

Par la suite, et lorsque les prolongements du métro auront été réalisés (dont Laval pour juillet 2007), un espace additionnel sera requis pour assurer l'entretien. Une augmentation de 25 % des installations procurera l'espace nécessaire pour les équipements d'entretien et les véhicules de travaux.

PROJETS JUMELÉS	2006-2008	TOTAL PROJET
Agrandissement de l'atelier	0	4 018
Réaménagement de l'atelier GR	0	1 994
Total	0	6 012

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	6 012
2006	
2007	
2008	
2009 ET APRÈS	

TAUX DE SUBVENTION

75 % des dépenses admissibles

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	0
TOTAL PROJET	6 012

FINANCEMENT

Emprunt / R-004 et R-051

TITRE

Bâtiment prévention des incendies : Réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET – **301023**

NATURE

Ce projet porte principalement sur la réfection du pavage, de l'architecture, de la structure, de la mécanique et de l'électricité du bâtiment, et de l'environnement sur un horizon de cinq ans.

JUSTIFICATION

Les équipements inspectés par le consultant sont dans un état de dégradation avancée et peuvent affecter l'intégrité des installations ou la sécurité du personnel.

La priorité 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.

L'objectif des travaux de réfection sur ce bâtiment est d'assurer le statut opérationnel des installations pour les 10 à 20 prochaines années.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	50
2007	50
2008	462
2009 ET APRÈS	2 480

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	562
TOTAL PROJET	3 042

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt

MATÉRIEL INFORMATIQUE

MATÉRIEL ROULANT

FICHES DE PROJETS

2006-2007-2008

Administratif

Le secteur Administratif comprend les projets informatiques, le matériel roulant et les projets de patrimoine de l'entreprise qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Autobus ou Métro. Un montant de 114,7 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2006 à 2008, représentant 10,6 % des investissements totaux pour cette période. Les principaux projets du secteur administratif sont :

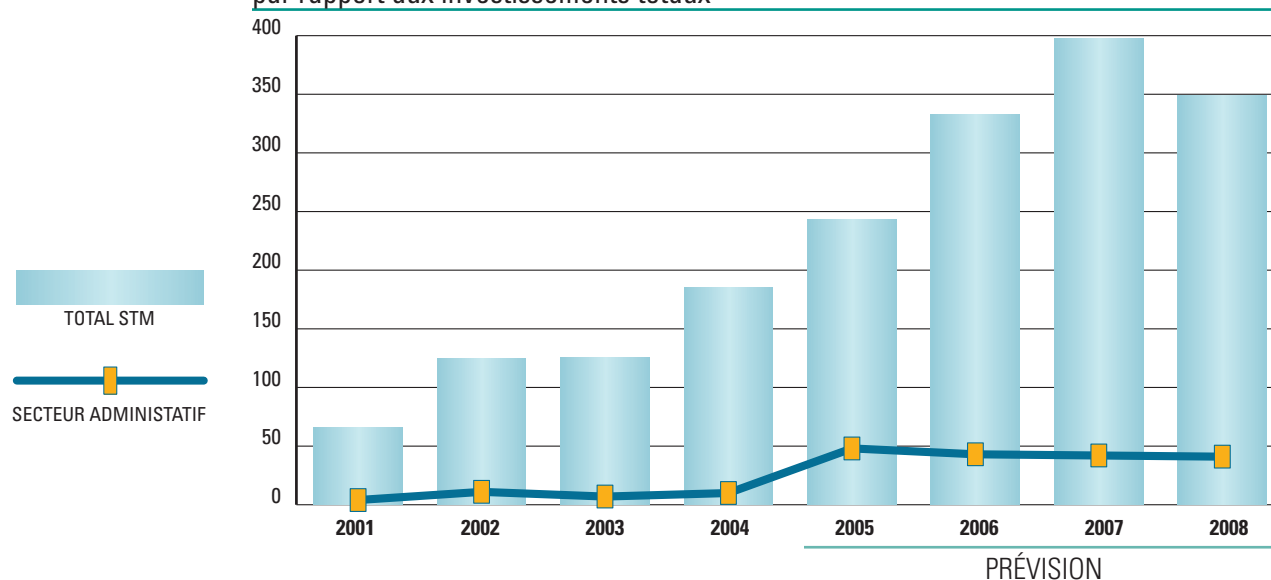
- | la mise en place d'un système de vente et de perception pour 87,6 millions de dollars;
- | le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour 6,8 millions de dollars;
- | l'implantation d'une formation en ligne « E-Learning » pour 4,3 millions de dollars.

De plus, nous présentons dans ce secteur les projets financés par le fonds de roulement, les provisions pour les projets touchant aux normes environnementales et les achats au comptant de minibus pour le transport adapté pour un total de 10,6 millions de dollars, représentant 1,0 % des investissements totaux :

- | l'achat de minibus urbains destinés au Transport adapté pour 4,0 millions de dollars
- | les projets financés par le fonds de roulement pour 5,3 millions de dollars;
- | les projets touchant aux normes environnementales pour 1,3 millions de dollars.

Le total des investissements pour les trois prochaines années dans le secteur Administratif et autres représente 125,3 millions de dollars, soit 11,6 % des investissements totaux.

**Évolution des dépenses d'investissement du secteur administratif
par rapport aux investissements totaux**



De 2001 à 2005, dans le secteur Administratif, nous retrouvons les projets financés par d'autres sources de fonds qui pour l'ensemble représente 10,7 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 79,7 millions de dollars ont été investi dont 42,3 millions dans le système de vente et de perception.

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Au cours des trois prochaines années, 101,7 millions de dollars seront investis en matériel informatique et logiciels soit 81,2 % du total des investissements du secteur Administratif. Les principaux projets sont :

- | le système de vente et de perception pour 87,6 millions de dollars;
- | le développement d'un système de formation en ligne « E-Learning » pour 4,3 millions de dollars.

La STM investira un total de 132,7 millions de dollars dans la modernisation et le développement du système de vente et perception pour les réseaux autobus et métro entre les années 2001 et 2009 permettant ainsi d'offrir à sa clientèle un système mieux adapté à ses besoins.

La Société prévoit également développer une stratégie alternative de formation « E-Learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne aux participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu est de 4,3 millions de dollars.

MATÉRIEL ROULANT

La Société investira 12,3 millions de dollars afin de remplacer et d'ajouter des véhicules de service. Les remplacements visent les véhicules ayant atteint leur durée de vie économique et les ajouts sont nécessaires pour atteindre certains objectifs du *Plan d'affaires 2004-2008*. Ces investissements représentent 9,8 % du budget total pour le secteur Administratif.

TITRE

Système de vente et de perception

NUMÉRO DE PROJET – **18503****NATURE**

Le projet repose sur la mise en place d'un nouveau système de vente et de perception, dans le but 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**CONTEXTE**

En raison du contexte métropolitain dans lequel évolue 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, les 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 EN LOGE

Les pertes monétaires engendrées par l'indisponibilité de titres à vendre dans le métro ainsi que les coûts élevés du système de ravitaillement et de conciliation des recettes provenant de la vente des titres ont conduit la STM à revoir ses modes 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 contrôlée 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.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	42 300
2006	22 796
2007	31 152
2008	33 641
2009 ET APRÈS	2 814

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	87 589
TOTAL PROJET	132 702

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt / R-010

TITRE

Implantation d'une formation en ligne « E-Learning »

NUMÉRO DE PROJET – 350007

NATURE

Le présent projet vise à développer une stratégie alternative de formation et à développer des systèmes de soutien à la tâche. Cette stratégie alternative nommée « E-Learning » est une formation en ligne dispensée aux participants au moyen de technologies électroniques.

JUSTIFICATION

Au cours des prochaines années, des défis importants devront être relevés en formation. L'importance des départs à la retraite dans tous les métiers (plus de 1 500 personnes d'ici 2008) et les nombreux projets de la STM d'ici 2009 viendront créer une pression qui oblige à regarder des modes alternatifs de transmission, de développement et de maintien des compétences. Dans ce contexte, le « E-Learning » et le système de soutien à la tâche permettront de répondre à des enjeux d'efficacité et d'allocation judicieuse des ressources.

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

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

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

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

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	
2006	2 234
2007	1 394
2008	720
2009 ET APRÈS	1 911

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	4 348
TOTAL PROJET	6 259

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt

TITRE

SAP–Galaxie

NUMÉRO DE PROJET – **530870****NATURE**

Dans le cadre de la réalisation du *Plan d'affaires 2004-2008*, ce projet vise à contribuer à l'atteinte de l'objectif stratégique suivant :

| réduire les coûts de fonctionnement de l'entreprise.

JUSTIFICATION

L'optimisation des processus d'affaires ainsi que l'implantation du progiciel de gestion de l'entretien SAP–PM à la Direction exécutive – Ingénierie et construction contribueront à atteindre les objectifs du *Plan d'affaires 2004-2008* en :

- | améliorant la connaissance des actifs ⁽¹⁾.
- | améliorant le traitement des demandes de service des clients.
- | améliorant la fiabilité des actifs ⁽¹⁾.
- | améliorant la disponibilité des actifs ⁽¹⁾.
- | évaluant la performance des interventions.

Depuis 2001, la stratégie de la STM en matière de technologies de l'information recommande la sortie des applications de l'ordinateur central, actuellement en impartition à la firme CGI. L'objectif étant de réduire les coûts d'impartition au profit des solutions intégrées qui nécessitent moins de main-d'œuvre spécialisée pour la maintenance. L'application GUIDE, système actuel de gestion de l'entretien, développée en 1980, fait partie des applications de la centrale et ne permet pas de nouveaux développements. En outre, les méthodes de développement utilisées ne sont plus d'actualité et tout ajout de fonctionnalités reviendrait à redévelopper le logiciel, avec pour conséquences des coûts de développement faramineux.

Notes ⁽¹⁾

Actifs : Infrastructures et équipements entretenus par la DE – Ingénierie et construction.

CALENDRIER DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

2005 ET AVANT	651
2006	2 283
2007	1 878
2008	
2009 ET APRÈS	

RÉSUMÉ DES DÉPENSES

(en milliers de dollars)

TOTAL 2006-2008	4 161
TOTAL PROJET	4 812

TAUX DE SUBVENTION

0 %

FINANCEMENT

Emprunt

IMPACTS FINANCIERS

PROGRAMME DE FINANCEMENT

IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE NIVEAU D'ENDETTEMENT

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

IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION

2006-2007-2008

Impacts financiers

PROGRAMME DE FINANCEMENT

Les besoins de financement des prochaines années demeureront élevés étant donné la nécessité de remplacer ou de rénover les actifs vieillissants ainsi que de continuer à offrir un service adapté aux besoins de la clientèle.

Une partie importante des projets seront financés par des emprunts. Ceci aura un impact important sur le niveau d'endettement et sur le service de la dette. Le solde des investissements aux projets capitalisables sera financé au comptant par nos partenaires financiers. Les autres projets non capitalisables se répartiront l'enveloppe annuelle comptant de 14 millions de dollars.

L'estimation des besoins de financement à long terme est établie en tenant compte des prévisions d'investissements, de la capacité de réalisation, ainsi que des délais pour obtenir toutes les autorisations requises pour la réalisation des projets. Ces montants incluent les frais financiers prévus.

Programme de financement

	2006	2007	2008
Estimation des besoins à financer à long terme	337 310 000 \$	377 339 000 \$	394 328 000 \$
Taux moyen de subvention	50,8 %	50,9 %	61,7 %
Terme moyen des emprunts	14,4 ans	15,5 ans	17,4 ans
PROGRAMME DE FINANCEMENT	325 000 000 \$	350 000 000 \$	350 000 000 \$

IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE NIVEAU D'ENDETTEMENT

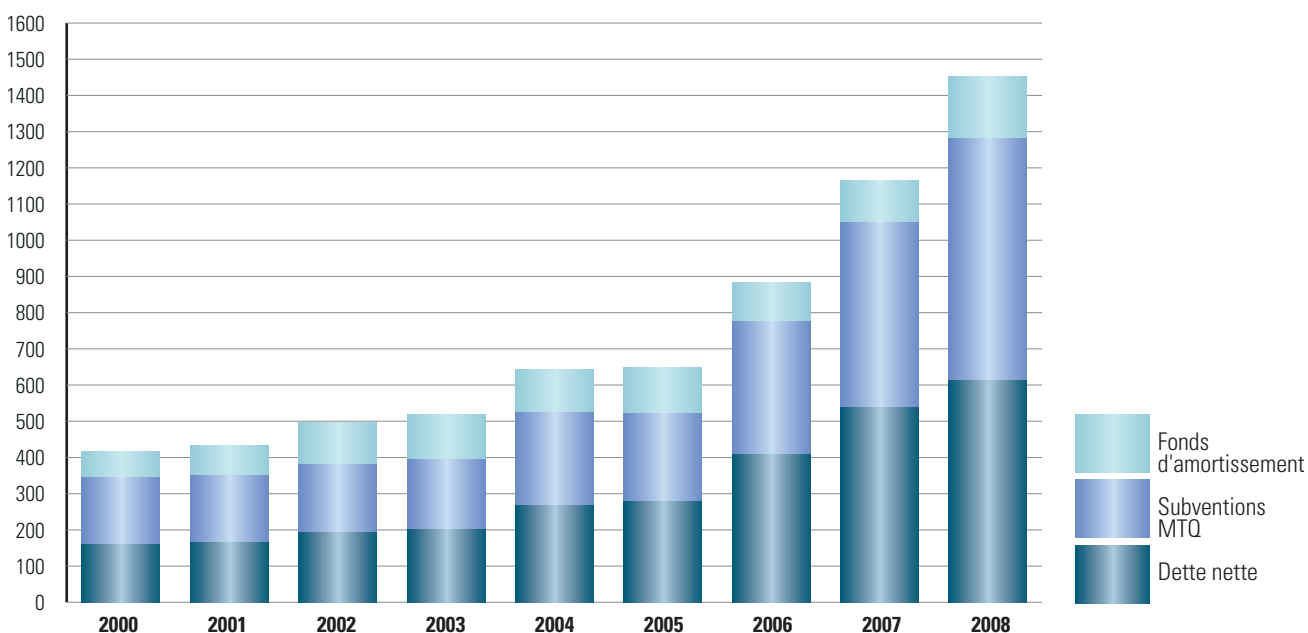
De 2000 à 2005, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 11,16 %. Pour la période de 2006 à 2008, elle passera à 41,46 %, reflétant le vieillissement des actifs et l'importance des investissements nécessaires à leur maintien.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation, excluant celle reliée aux trains de banlieue, totalisera 647,7 millions de dollars en 2005 et 1,4532 milliards de dollars en 2008. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

Niveau d'endettement – excluant la dette reliée aux trains de banlieue

(en millions de dollars)

	2000	2001	2002	2003	2004	PRÉVISIONS			
						2005	2006	2007	2008
Fonds d'amortissement	70,9	82,7	114,3	126,2	119,4	126,5	108,8	116,2	173,1
Subventions MTQ	184,3	184,4	189,1	193,5	256,6	242,3	366,4	510,9	667,3
Dette nette	160,5	164,9	192,6	200,1	266,4	278,9	408,3	537,2	612,8
Total	415,7	432,0	496,0	519,8	642,4	647,7	883,5	1 164,3	1 453,2



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

En raison de la croissance du niveau d'endettement, le service de la dette total (excluant celui des trains de banlieue) devrait se situer à 95,8 millions de dollars en 2005 pour atteindre 152,8 millions de dollars en 2008. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 19,79 % par rapport à 2,79 % pour la période de 2000 à 2005. L'augmentation est atténuée par la participation au comptant du gouvernement fédéral via le Programme d'infrastructures Canada-Québec ainsi que par celle de l'AMT dans certains projets du métro.

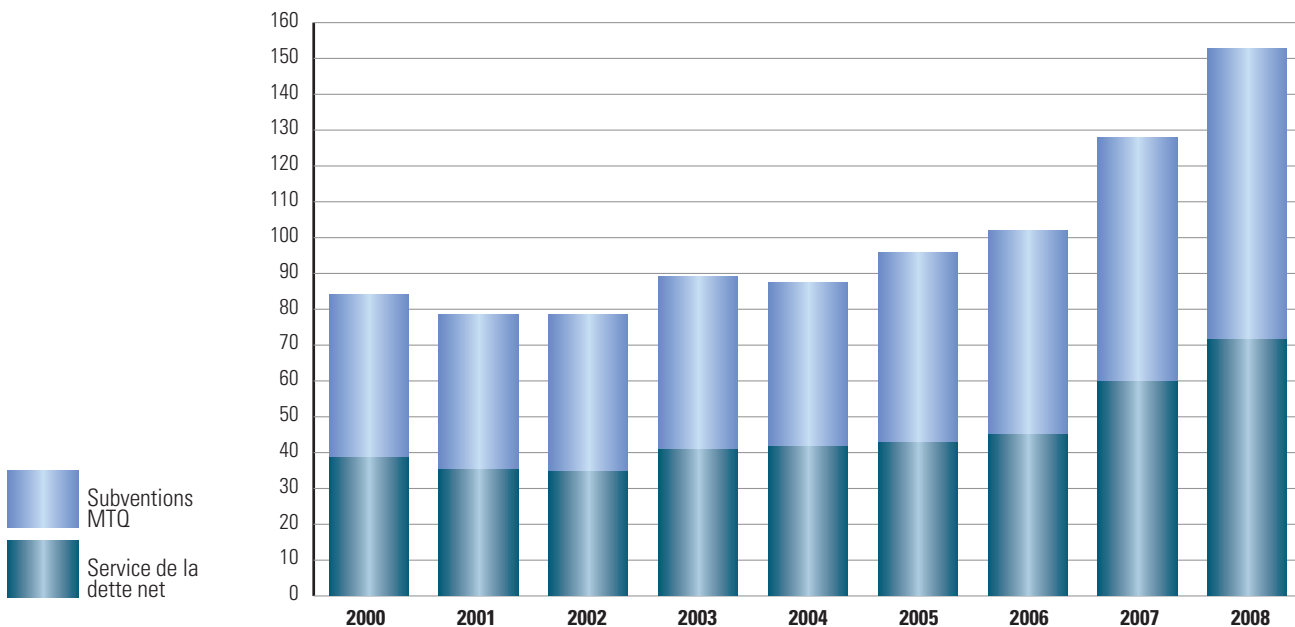
La portion du service de la dette admissible à une subvention, selon les différents programmes d'aide au transport en commun, passera donc de 54,4 % pour la période de 2000 à 2005 à 54,1 % pour la période de 2006 à 2008.

En 2006, le service de la dette net sera de 45,1 millions de dollars, représentant une augmentation de 2,3 millions de dollars par rapport à 2005. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 59,9 millions de dollars en 2007 et de 71,5 millions de dollars en 2008, tel que présenté ci-après.

Évolution du service de la dette – excluant le service de la dette relié aux trains de banlieue

(en millions de dollars)

	2000	2001	2002	2003	2004	PRÉVISIONS			
						2005	2006	2007	2008
Service de la dette brut	84,1	78,5	78,6	89,2	87,5	95,8	102,1	128,0	152,8
Subventions MTQ	45,4	43,2	43,9	48,3	45,7	53,0	57,0	68,1	81,3
Service de la dette net	38,7	35,3	34,7	40,9	41,8	42,8	45,1	59,9	71,5



IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION

Tous les secteurs (en milliers de dollars)	Prévision 2005	2006	2007	2008	2006-2008
Émissions courantes (excluant les trains)					
Service de la dette brut	95 846	91 600	86 999	79 175	257 774
Subventions	52 987	51 627	47 266	42 880	141 773
Service de la dette net	42 859	39 973	39 733	36 295	116 001
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	0	10 527	41 034	73 589	125 150
Subventions	0	5 348	20 854	38 434	64 636
Service de la dette net	0	5 179	20 180	35 155	60 514
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	95 846	102 127	128 033	152 764	382 924
Subventions	52 987	56 974	68 121	81 314	206 409
Service de la dette net	42 859	45 153	59 912	71 450	176 515
Non capitalisable > 50 000 \$	12 759	14 000	14 000	14 000	42 000
Remboursement du fonds de roulement	1 722	1 956	2 036	1 973	5 965
Impact net sur le budget d'exploitation	57 340	61 109	75 948	87 423	224 480
Trains de banlieue					
(en milliers de dollars)	2005	2006	2007	2008	2006-2008
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	7 468	5 722	2 025	0	7 747
Subventions	7 468	5 722	2 025	0	7 747
Service de la dette net	0	0	0	0	0

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 supérieur 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.

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

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.

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.

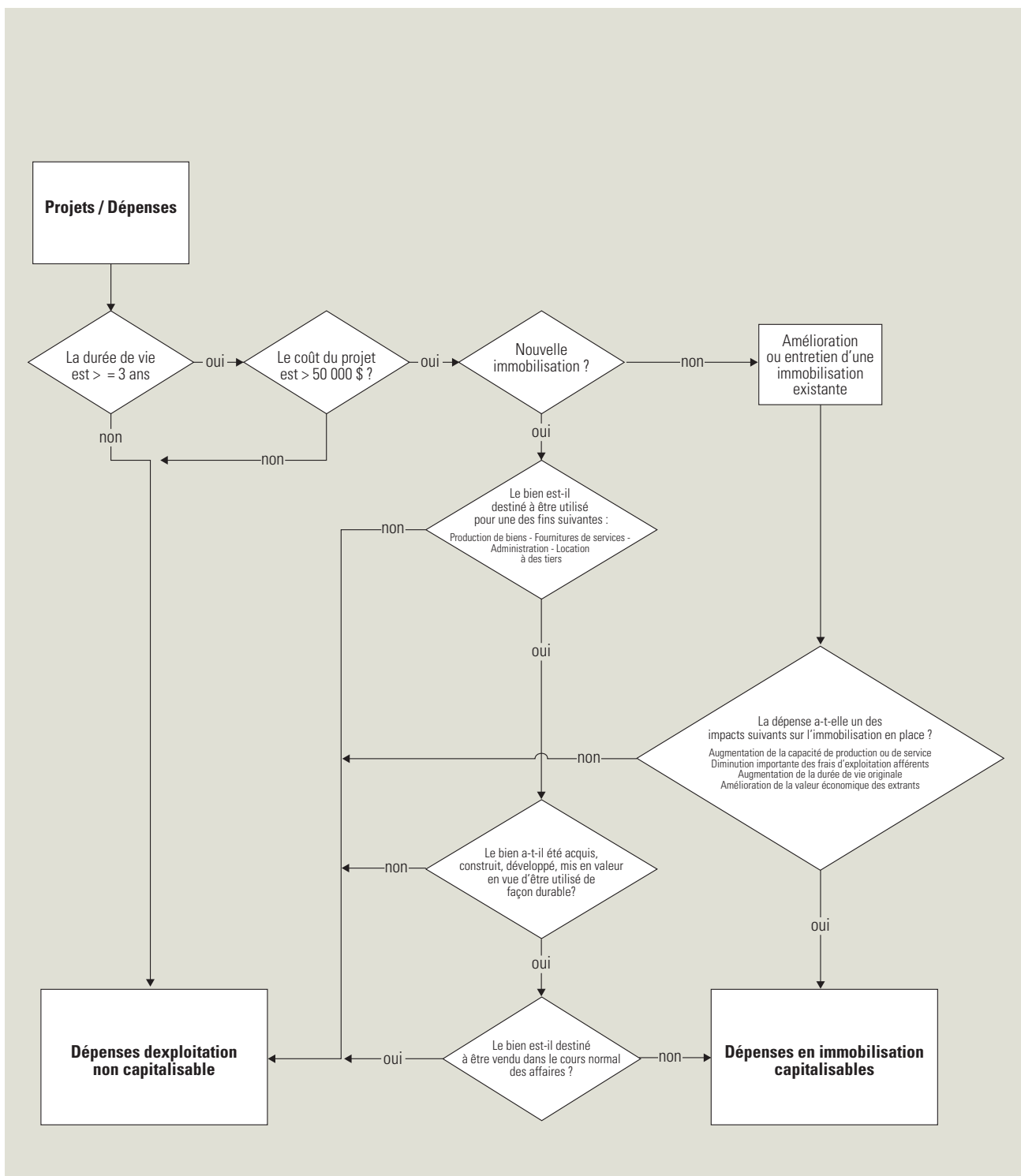
Vie utile

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)

CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET VIES UTILES

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	VIE UTILE
TERRAINS	Autres que ceux faisant parties intégrantes 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 : (alimentation de traction, poste de redressement, signalisation et équipement de contrôle, systèmes de climatisation, escaliers mécaniques, édicules emporaires, etc.)	40 ans
	Équipements fixes : (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.)	25 ans
	Revêtement des voûtes	25 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
	Wagons	40 ans
INFRASTRUCTURES LOCALES	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
	Abribus	20 ans
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	Améliorations locatives (Place Bonaventure)	Durée restante du bail
MATÉRIEL ROULANT AUTOBUS	Autobus	16 ans
MATÉRIEL ROULANT MINIBUS	Minibus	5 ans
MATÉRIEL ROULANT AUTRES	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 EQUIPEMENT 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

RÈGLE DE CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS



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 directes travaillées à la réalisation des travaux sont capitalisables.
- 3) Seules les heures indirectes suivantes, 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 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 au taux de facturation moyen à l'heure travaillée de la STM pour l'année où sont fait 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 - 10 - 20