

## MOT DU PRÉSIDENT

### Des investissements indispensables et durables

La Société de transport de Montréal présente son *Programme triennal d'immobilisations 2010-2012* (PTI) qui fait état des prévisions des dépenses d'investissements. C'est ainsi qu'elle investira quelque 2,1 G\$ principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs pour développer et améliorer les services offerts à la clientèle.

Une centaine de projets composent le présent PTI, dont sept totalisent 90 % des investissements. Ils sont notamment consacrés au renouvellement du matériel roulant, à la modification des ateliers de réparation en vue de l'arrivée des nouvelles voitures de métro et enfin, au remplacement des équipements fixes du métro.

Le programme Réno-Systèmes, qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation, nécessitera 450,7 M\$ et accroîtra la fiabilité et la sécurité du réseau. L'amélioration de la sonorisation dans les stations, du temps d'intervention en cas de panne d'équipements et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite font partie des diverses initiatives qui ont été privilégiées. En effet, conformément à notre engagement envers l'accessibilité universelle, nous poursuivrons l'installation d'ascenseurs, de tuiles avertissantes en bordure de quais ainsi que la pose de bandes réfléchissantes sur les marches des escaliers fixes, des mesures fort appréciées notamment de la clientèle ayant des déficiences visuelles.

Tel qu'annoncé, la STM procédera également à l'acquisition de 664 bus, dont 175 bus articulés pour un montant total de 403 M\$. Ce nombre inclut le remplacement de 370 autobus à plancher surbaissé (APS) de première génération, le renouvellement régulier du parc avec 23 bus ainsi que l'ajout de 96 bus réguliers pour augmenter l'offre de service globale dans le cadre du *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun*. L'acquisition de ces bus permettra d'augmenter les fréquences, d'assurer la livraison d'un service de qualité et d'améliorer la satisfaction de la clientèle.

Pour soutenir cette croissance, 178,6 M\$ seront investis dans la réfection du centre de transport Frontenac ainsi que dans la construction d'un nouveau centre de transport qui pourra accueillir d'ici 2012 quelque 300 bus, dont 100 articulés.

Par ailleurs, 124,8 M\$ seront consacrés à la poursuite du programme de rénovation des stations et à la réfection Berri-UQAM qui constitue le cœur du réseau. Ce programme comprend aussi le renouvellement de certaines infrastructures qui sont en fin de vie utile.

Pour assurer la livraison d'un service sécuritaire et de qualité au réseau des bus, des investissements de 53 M\$ permettront l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs en temps réel à compter de 2013.

La STM consacrera 49,7 M\$ à la poursuite du programme d'implantation de voies réservées pour bus. La mise en place de mesures prioritaires vise à assurer la rapidité des déplacements sur le réseau ainsi qu'un meilleur partage des infrastructures urbaines au profit du transport collectif.

Dans un contexte où la majorité des projets sont admissibles à une subvention, les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que l'agglomération de Montréal financeront respectivement 60 %, 13 % et 3 % des dépenses d'investissement, ce qui représente un taux de subvention total de 76 %, soit un montant de 1,59 G\$. La STM en assumera pour sa part la différence, soit 24 %, ce qui représente un montant de 495 M\$ sur trois ans.

Ces investissements sont indispensables pour assurer la pérennité des opérations et le développement de nouveaux services. Ils ont aussi un effet positif sur la création d'emplois et sur l'économie du Québec.

Le transport collectif, c'est bon pour l'économie, c'est bon pour l'environnement, c'est 100 % bon pour le Québec!



**Michel Labrecque**

Président du conseil d'administration



**Yves Devin**

Directeur général

## **MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Monsieur Michel Labrecque**

Président du conseil d'administration  
Représentant des clients du transport en commun

**Monsieur Marvin Rotrand**

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

**Monsieur Bernard Blanchet**

Conseiller d'arrondissement Ville de Montréal  
Arrondissement de Lachine

**Madame Jocelyn - Ann Campbell**

Conseillère Ville de Montréal – district Saint-Sulpice  
Arrondissement Ahuntsic-Cartierville  
Membre du conseil des arrondissements  
d'Ahuntsic-Cartierville et de Ville-Marie

**Monsieur John W. Meaney**

Maire de Kirkland

**Monsieur Dominic Perri**

Conseiller Ville de Montréal  
Arrondissement de Saint-Léonard

**Madame Monica Ricourt**

Conseillère d'arrondissement – district Ovide-Clermont  
Arrondissement Montréal-Nord

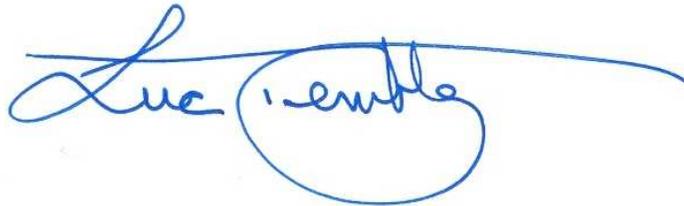
**Madame Marie Turcotte**

Représentante des clients du transport adapté

REMERCIEMENTS

*L'élaboration du PTI 2010-2011-2012 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Société. Votre collaboration, votre dévouement, votre engagement, sont des facteurs clés qui ont permis, encore cette année, de présenter le PTI 2010-2011-2012*

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

A handwritten signature in blue ink that reads "Luc Tremblay". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal line extending from the end of the name.

*Luc Tremblay, CA*

*Le trésorier et directeur du  
Service des finances*

## LEXIQUE

AMT	Agence métropolitaine de transport
APS	Autobus à plancher surbaissé
CCA	Centre de contrôle des autobus
CCR	Centre de contrôle de relève
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMI	Construction et maintien des infrastructures
CNB	Code national du bâtiment
CO	Chef opération
CSST	Commission de la Santé et Sécurité au travail
CT	Centre de transport
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
D.E.	Direction exécutive
DAT	Distributrice automatique de titres
DEL	Diode électroluminescente
EEF	Entretien des équipements fixes
EMV	Europay, Mastercard et Visa
GPMA	Gestion projets majeurs autobus
GR	Grande révision
HASTUS	Horaires et Assignment pour Système de transport Urbain et Semi-Urbain
ICAF	Integrated compressed air foam
LCCD	Lecteurs et claviers de cartes crédit/débit
LCD	Liquid crystal display
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR	Matériel roulant
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NFPA	National fire protection association
OPALE	Optimisation des processus et activités à l'entretien
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PMP	Plan de maintenance préventive
PQTC	Politique québécoise du transport en commun
PR	Petite révision
RDB	Réseau des bus
R.E.	Règlement d'emprunt
RSE	Remplacement des systèmes d'exploitation
RTC	Réseau de transport de la Capitale
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs
SAGE	Système d'aide à la gestion des employés
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / progiciel de gestion intégré
SRH	Service ressources humaines
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TI	Technologie de l'information
UCMU	Unité centralisé de mesures d'urgence

## TABLE DES MATIÈRES

### 1. Approche globale

1.1	Évolution des dépenses d'investissement	2
1.2	Synthèse du PTI 2010-2011-2012	3
1.3	Analyse des subventions 2010-2011-2012	4
1.4	Variation des dépenses d'investissement 2010 par rapport à 2009	5
1.5	Principaux projets inscrits au PTI 2010-2011-2012	6

### 2. Impact financier

2.1	Financement des dépenses d'investissement	10
2.2	Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement	11
2.3	Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette	12

### 3. Approche sectorielle

3.1	Répartition des dépenses d'investissement par secteur	14
3.2	Prévision des dépenses d'investissement	15

### 4. Réseau des bus

4.1	Machinerie, équipement et outillage	19
4.2	Matériel roulant	19
4.3	Patrimoine immobilier et infrastructures	19

### 5. Réseau du métro

5.1	Machinerie, équipement et outillage	23
5.2	Matériel roulant	23
5.3	Patrimoine immobilier et infrastructures	23

### 6. Administratif

6.1	Machinerie, équipement et outillage	27
6.2	Matériel informatique	27
6.3	Patrimoine immobilier et infrastructures	28

### 7. Tableaux des investissements

7.1	Tableau sommaire des dépenses d'investissement	30
7.2	Tableau des dépenses d'investissement par secteur	31
7.3	Fiches projet	40

### 8. Saines pratiques de gestion de projets

8.1	Gestion des investissements	134
8.2	Gestion du portefeuille de projets	134
8.3	Directive sectorielle immobilisations	135
8.4	Programmes d'aide au transport en commun	142

## NOTE LIMINAIRE

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

La STM a comme orientation financière de ne financer, par emprunt à long terme, que les projets dits capitalisables. Les critères de capitalisation utilisés par la Société sont inclus dans la directive sectorielle DS FIN 001 présentée en annexe.

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

Les projets terminés en 2009 ont été retirés du présent Programme triennal d'immobilisations.

# **PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012**

## **1. APPROCHE GLOBALE**

- 1.1 Évolution des dépenses d'investissement**
- 1.2 Synthèse du PTI 2010-2011-2012**
- 1.3 Analyse des subventions 2010-2011-2012**
- 1.4 Variation des dépenses d'investissement 2010 par rapport à 2009**
- 1.5 Principaux projets inscrits au PTI 2010-2011-2012**

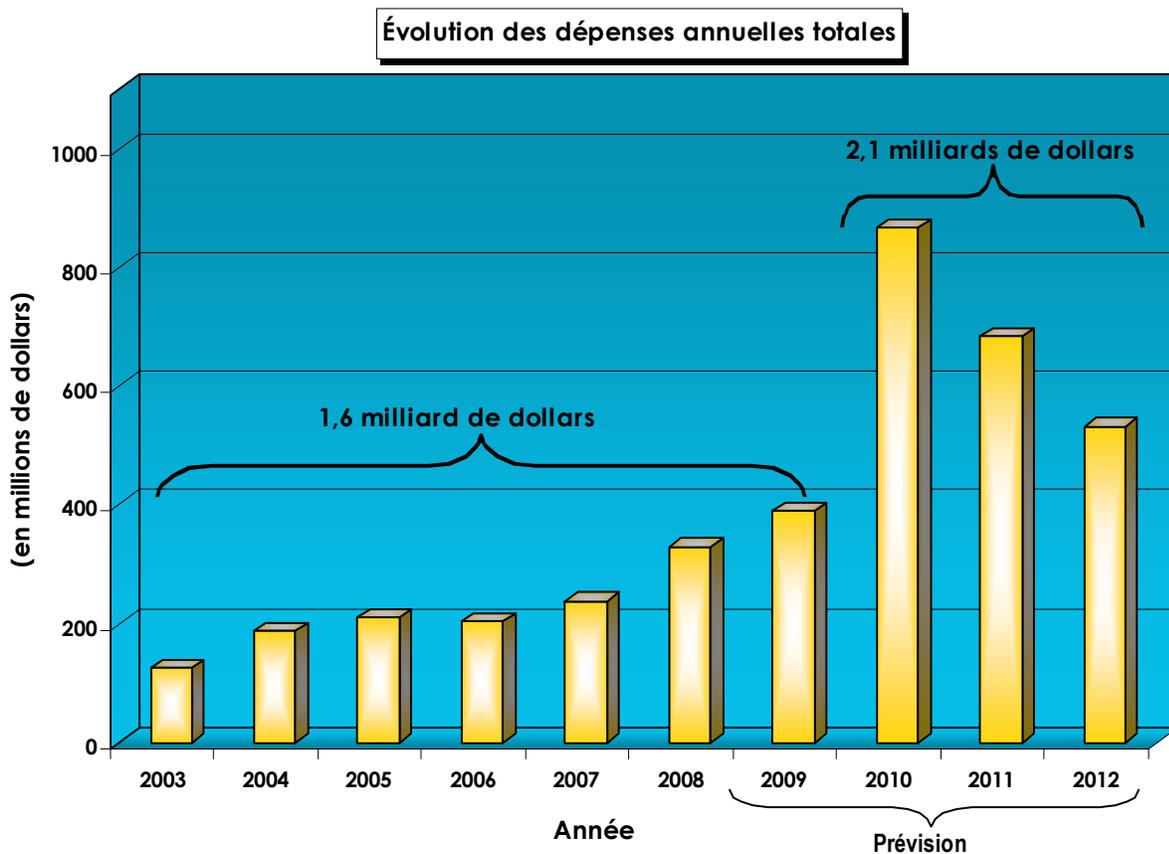
## 1.1 Évolution des dépenses d'investissement

De 2003 à 2009, soit sur une période de 7 ans, la Société de transport de Montréal aura investi 1,6 milliard de dollars au niveau de ses immobilisations alors qu'un montant de 2,1 milliards de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Cette accélération dans les investissements s'explique par le fait que plusieurs immobilisations de la Société ont atteint ou atteindront leur durée de vie utile au cours des prochaines années dont, entre autres, les voitures de métro ainsi que plusieurs bus.

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

Ainsi, au Réseau des bus, suite à une augmentation de l'offre de service reliée à la mise en place du Programme d'aide à l'amélioration de service du ministère des Transports du Québec, la Société ajoutera, d'ici 2012, un nouveau centre de transport qui permettra de recevoir les ajouts de bus et de personnel. De plus, la STM procèdera au remplacement de son système d'exploitation de son Réseau des bus.

Finalement, les installations du métro, qui ont toutes entre 30 et 40 ans, obligeront la STM à investir autant dans ses équipements fixes que dans ses infrastructures.



## 1.2 Synthèse du PTI 2010-2011-2012

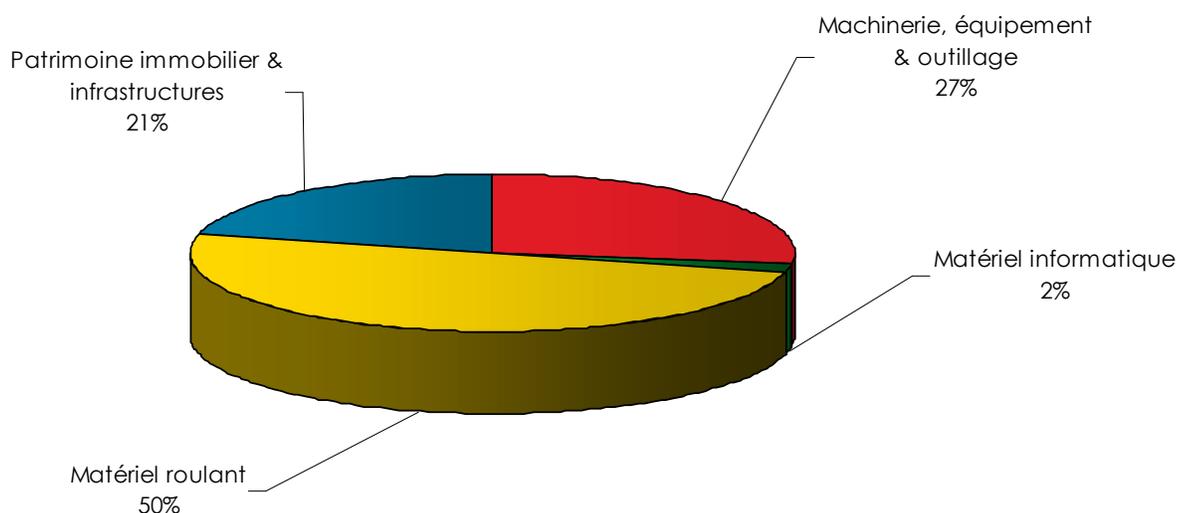
La Société de transport de Montréal prévoit investir plus de 2,1 milliards de dollars au cours des trois prochaines années.

Près de 50 % de ces investissements seront consacrés au remplacement de son matériel roulant (bus et métro) soit 1,0 milliard de dollars. De ce montant, plus de 400 millions de dollars serviront au remplacement des bus, le solde servira principalement à l'acquisition de nouvelles voitures de métro.

Une somme de 438,3 millions de dollars sera dédiée au patrimoine immobilier et infrastructures représentant 21 % des investissements totaux de la STM. Ce montant servira, entre autres, à modifier les ateliers de réparation des nouvelles voitures de métro et à l'ajout d'un centre de transport pour faire face à l'augmentation du parc de bus relié au PAGASTC.

Finalement, au cours des trois prochaines années, la STM investira 567,5 millions de dollars, soit 27 % des dépenses totales, au niveau de sa machinerie, des équipements et de l'outillage. Plus de 79 % de ce montant servira au projet Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial du métro.

**Pourcentage des dépenses par catégorie**

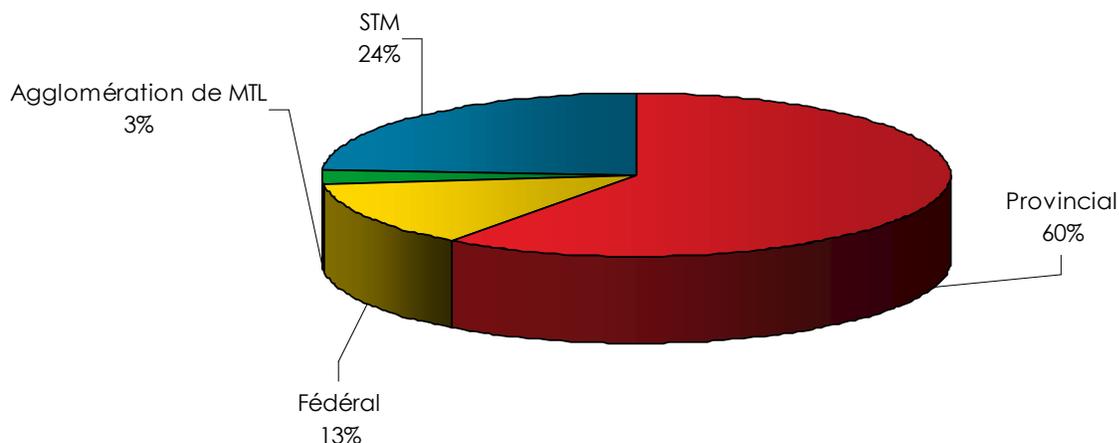


### 1.3 Analyse des subventions 2010-2011-2012

Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 % et 100 %), les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal, financeront 76 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant près de 1,6 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 60 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 13 % et celle de l'agglomération de Montréal de 3 %. La STM financera la différence, soit 24 % des investissements, représentant un montant de 495,1 millions de dollars pour la période de 2010 à 2012.

<b>FINANCEMENT</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
<i>(en milliers de dollars)</i>					
<b>Subventions de nos partenaires</b>					
Gouvernement provincial	495 600	378 872	349 175	1 223 647	60%
Gouvernement fédéral	136 617	126 846	34 265	297 727	13%
Agglomération de Montréal	30 687	28 494	7 697	66 879	3%
<b>Total</b>	<b>662 904</b>	<b>534 212</b>	<b>391 137</b>	<b>1 588 253</b>	<b>76%</b>
<b>Financement de la STM</b>					
Dépenses d'exploitation	9 448	4 939	12 479	26 866	1%
Fonds de roulement	5 029	3 481	2 586	11 096	1%
Financé sur emprunt	190 087	141 724	125 343	457 154	22%
<b>Total</b>	<b>204 565</b>	<b>150 144</b>	<b>140 407</b>	<b>495 116</b>	<b>24%</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>867 469</b>	<b>684 355</b>	<b>531 544</b>	<b>2 083 369</b>	<b>100%</b>

Répartition du financement



## 1.4 Variation des dépenses d'investissement 2010 par rapport à 2009

Par rapport à la prévision 2009, qui est de 389,5 millions de dollars, les dépenses d'investissement prévues pour 2010 sont de 867,5 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 478,0 millions de dollars ou 123 %. Cette forte hausse s'explique par le remplacement des voitures de métro, la poursuite du programme Réno-Systèmes, l'acquisition de bus et la construction d'un nouveau centre de transport.

Évolution des dépenses par secteur	2009	2010	Ecart 2009-2010
<i>(en milliers de dollars)</i>			
Administration	10 282	22 528	12 246
Réseau des bus	177 496	310 761	133 265
Réseau du métro	201 713	534 180	332 467
Total	389 491	867 469	477 978

### Réseau des bus

Par rapport à l'année 2009, le remplacement des bus représente des investissements supplémentaires de près de 113 millions de dollars en 2010. Nous prévoyons recevoir 320 bus en 2010 par rapport à 153 bus qui étaient prévus en 2009.

Finalement, la STM prévoit l'ouverture d'un nouveau centre de transport en 2012. Nous prévoyons donc l'acquisition d'un terrain au cours de l'année 2010 alors qu'en 2009, la STM procédait aux études seulement.

### Réseau du métro

Cette forte hausse liée au remplacement des voitures de métro (287,1 millions de dollars) s'explique, par le versement des avances contractuelles qui seront versées dès 2010.

Le programme Réno-Systèmes équivaut à des investissements, en 2010, de 166,6 millions de dollars par rapport à 126,6 millions de dollars prévus en 2009. Cette variation de 40,0 millions de dollars est occasionnée par le début, en 2010, de la phase III du programme pour 12,3 millions de dollars et une intensification des travaux associés à la phase II pour 27,7 millions de dollars.

## 1.5 Principaux projets inscrits au PTI 2010-2011-2012

Les investissements du présent PTI se répartissent sur 97 projets. Toutefois, sept projets constituent 90 % des investissements pour un montant de près de 1,9 milliard de dollars. Ces projets sont en lien direct avec le *Plan d'affaires 2007-2011* de la STM, dont une des priorités est d'être à l'écoute de ses clients. La stratégie consiste à fidéliser davantage la clientèle et à améliorer le service, amélioration qui, d'emblée, nécessitera une meilleure fiabilité de ses équipements. Ces projets sont les suivants :

<b>Principaux projets</b> <i>(en milliers de dollars)</i>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>
Remplacement des voitures de métro	322 000	154 000	130 000	606 000
Programme Réno-Systèmes	166 632	142 000	142 100	450 732
Acquisition de bus	202 971	194 559	5 481	403 011
Infrastructures au RDB	48 367	53 001	77 194	178 562
Programme de rénovation des stations	31 134	33 701	60 000	124 835
Remplacement des systèmes d'exploitation	7 455	7 818	37 711	52 984
Mesures préférentielles pour bus	16 820	17 139	15 760	49 719
<b>Sous-total</b>	<b>795 378</b>	<b>602 218</b>	<b>468 247</b>	<b>1 865 843</b>
<b>Grand total</b>	<b>867 469</b>	<b>684 355</b>	<b>531 544</b>	<b>2 083 369</b>
<b>Pourcentage</b>	<b>92%</b>	<b>88%</b>	<b>88%</b>	<b>90%</b>

- **Remplacement des voitures de métro (606,0 millions de dollars)** : ce projet vise le remplacement des voitures de métro MR-63. De plus, ces investissements incluent les sommes requises pour mettre à niveau les infrastructures et les équipements fixes affectés par la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro.
- **Programme Réno-Systèmes (450,7 millions de dollars)** : ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Les objectifs visés sont l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro. De plus, certaines initiatives permettront d'améliorer la communication à la clientèle, le sentiment de sécurité, le temps d'intervention en cas de panne des équipements ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- **Acquisition de 664 bus, dont 175 articulés (403,0 millions de dollars)** : la venue des bus articulés permettra de hausser l'offre de service sur plusieurs axes de transport possédant un potentiel de croissance intéressant. De plus, au cours de cette période, 96 bus seront ajoutés au parc actuel afin d'augmenter l'offre de service globale, telle que requis par le nouveau *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun*. Finalement, avec l'autorisation du ministère des Transports du Québec, la Société remplacera, de 2010 à 2012, quelque 370 bus à plancher surbaissé de première génération ayant un manque chronique de fiabilité.
- **Infrastructures au Réseau des bus (178,6 millions de dollars)** : ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts de bus et le personnel prévus dans le PAGASTC et dans le *Plan d'affaires 2007-2011* de la STM. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour 2012, aura une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels de 40 pieds et 100 bus articulés de 60 pieds. Ce centre additionnel permettra d'améliorer la répartition des bus sur le réseau, d'assurer la capacité globale pour exploiter le parc de bus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate. La STM procédera également à la réfection du CT Frontenac.

- **Programme de rénovation des stations (124,8 millions de dollars)** : ce programme inclut les projets « Réno-Stations », « Réfection de la station Berri » et « Réno-Infrastructures ». Le programme de rénovation des stations vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle et la performance financière et opérationnelle de la STM. Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont de maintenir l'intégrité des bâtiments, d'améliorer l'accessibilité et le sentiment de sécurité de la clientèle et de lisser et d'optimiser les investissements dans le temps, le tout en minimisant les inconvénients pour la clientèle.
- **Remplacement des systèmes d'exploitation du Réseau des bus (53,0 millions de dollars)** : ce projet consiste à implanter un système de communication et un produit intégré là où la répartition des communications, la régulation du service et l'information à la clientèle font appel à un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV).
- **Programme de mesures préférentielles pour bus (49,7 millions de dollars)** : le *Plan de développement du réseau*, établi par la STM, identifie clairement la nécessité d'améliorer les temps de déplacement de la clientèle. L'efficacité du transport en commun par bus dépend des conditions de circulation générales. Ainsi, pour augmenter l'achalandage et pour permettre au transport en commun de mieux se positionner par rapport à l'automobile, il est important de lui accorder des avantages marqués par le biais de mesures préférentielles. Parmi ces mesures, on retrouve la mise en place de voies réservées, une amélioration de la signalisation, une amélioration des feux de circulation, la mise en place d'un système de détection des bus et la géométrie et le marquage de la chaussée.



# PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012

## 2. IMPACT FINANCIER

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

## 2.1 Financement des dépenses d'investissement

(en milliers de dollars)

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>
<b>Financement au comptant :</b>				
Non capitalisables				
Budget d'exploitation	9 448	4 939	12 479	26 866
Capitalisables				
Fonds de roulement	5 029	3 481	2 586	11 096
Gouvernement provincial - Subv. au comptant	31 854	29 948	9 207	71 010
Gouvernement fédéral - Subv. au comptant	136 617	126 846	34 265	297 727
Agglomération de Montréal - Subv. au comptant	30 687	28 494	7 697	66 879
<b>Sous-total financement au comptant</b>	<b>213 636</b>	<b>193 708</b>	<b>66 234</b>	<b>473 577</b>
<b>Financement sur emprunt:</b>				
Emprunts non subventionnés	190 087	141 724	125 343	457 154
Emprunts subventionnés	463 746	348 923	339 968	1 152 637
<b>Sous-total financement sur emprunt</b>	<b>653 833</b>	<b>490 648</b>	<b>465 311</b>	<b>1 609 792</b>
<b>Financement total</b>	<b>867 469</b>	<b>684 355</b>	<b>531 544</b>	<b>2 083 369</b>
<b>Programme de financement</b>	<b>481 000</b>	<b>600 000</b>	<b>560 000</b>	

Dans un souci de diversification et d'optimisation des conditions de financement, la STM établit son financement annuel en additionnant les 2/3 des dépenses de l'année courante au solde des dépenses non financées de l'année précédente.

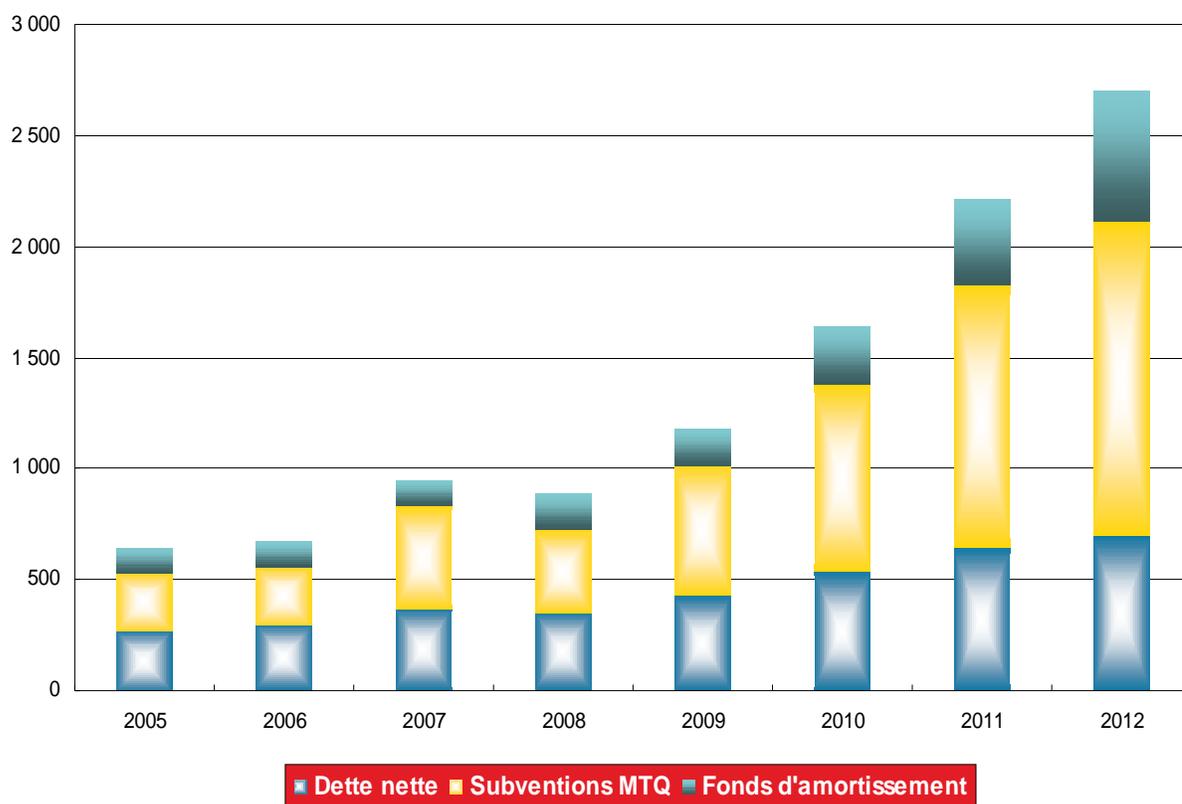
## 2.2 Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement

De 2005 à 2009, la croissance annuelle moyenne de la dette brute était de 20,6 %. Pour la période de 2009 à 2012, elle passera à 42,8 %, reflétant le niveau important des investissements nécessaires au maintien des actifs de la STM.

Selon les prévisions, le montant de la dette brute en circulation totalisera 1,2 milliard de dollars (avant subvention) au 31 décembre 2009 et 2,7 milliards de dollars au 31 décembre 2012. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant.

### Endettement

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



(en milliers de dollars)	Prévision							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fonds d'amortissement	120 962	113 646	117 380	158 755	172 026	256 297	379 566	591 368
Subventions MTQ	259 198	262 424	464 521	377 441	582 296	846 938	1 187 437	1 410 927
Dette nette	267 472	296 421	369 270	351 107	427 526	533 970	642 187	698 155
<b>Dette brute</b>	<b>647 632</b>	<b>672 491</b>	<b>951 171</b>	<b>887 303</b>	<b>1 181 848</b>	<b>1 637 205</b>	<b>2 209 190</b>	<b>2 700 450</b>

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

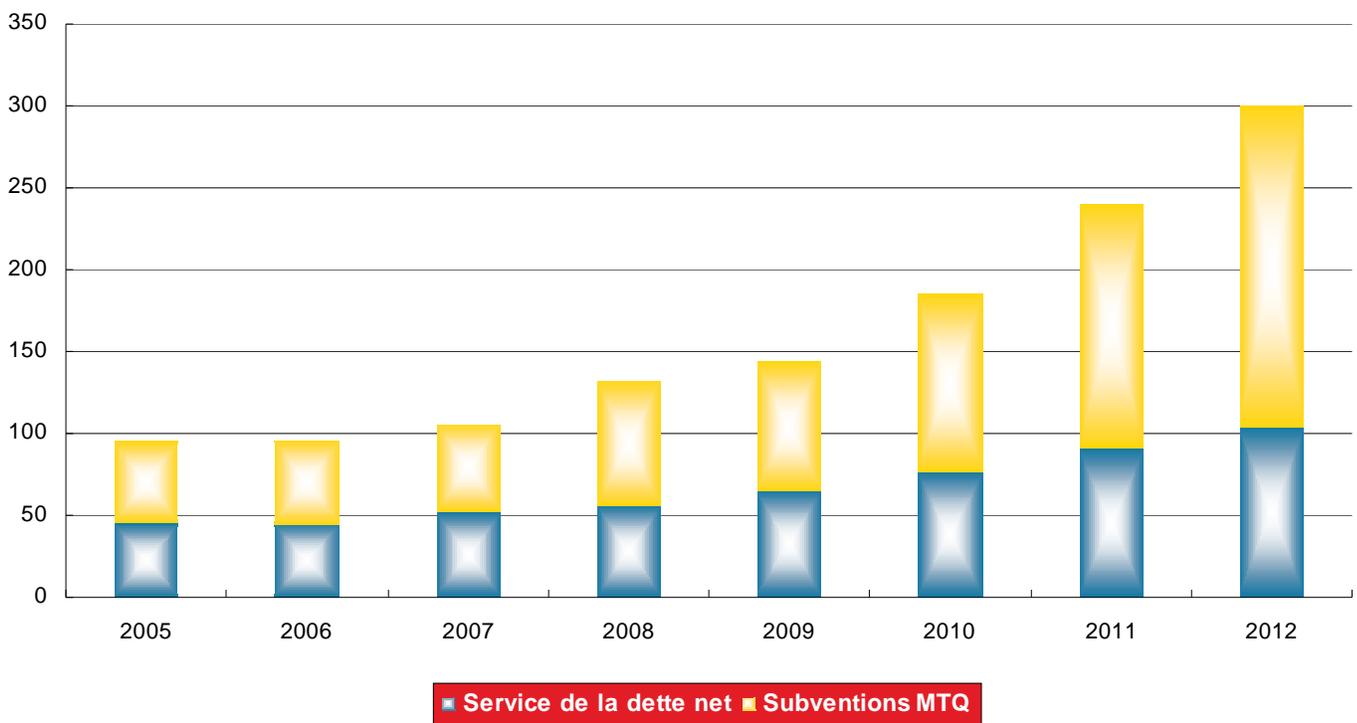
En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 143,9 millions de dollars en 2009 pour atteindre 300,0 millions de dollars en 2012. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 36,2 % par rapport à 12,5 % pour la période de 2005 à 2009. Cette augmentation est toutefois atténuée par la venue de nouveaux programmes de subventions au comptant. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui lui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ses actifs.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera donc de 53,9 % pour la période de 2005 à 2009 à 62,3 % pour la période de 2010 à 2012.

En 2010, le service de la dette net sera de 76,0 millions de dollars, représentant une augmentation de 11,3 millions de dollars par rapport à la prévision 2009. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 90,4 millions de dollars en 2011 et de 103,4 millions de dollars en 2012, tel que présenté ci-après :

#### Évolution du service de la dette

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



(en milliers de dollars)					Prévision			
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Service de la dette brut	95 888	95 528	105 535	131 299	143 901	185 363	240 028	299 975
Subventions MTQ	50 855	50 763	53 630	75 187	79 187	109 380	149 660	196 580
<b>Service de la dette net</b>	<b>45 033</b>	<b>44 765</b>	<b>51 905</b>	<b>56 112</b>	<b>64 714</b>	<b>75 983</b>	<b>90 368</b>	<b>103 395</b>



# PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012



## **3. APPROCHE SECTORIELLE**

- 3.1 Répartition des dépenses d'investissement par secteur**
- 3.2 Prévision des dépenses d'investissement**

### 3.1 Répartition des dépenses d'investissement par secteur

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

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

Les projets sont regroupés sous deux catégories soit les projets à l'étude et les projets autorisés. Un projet est catégorisé « autorisé » lorsqu'il a été approuvé par les instances décisionnelles. Pour fins d'approbation par la haute direction, l'estimation des coûts déposée présente une marge d'erreur de 15 à 20 %. Un projet « à l'étude » est un projet qui est en voie d'être présenté aux instances décisionnelles en vue d'obtenir l'approbation. Les projets présentés sous la catégorie « autorisé » ont reçu leur approbation avant le 31 octobre 2009.

### 3.2 Prévision des dépenses d'investissement

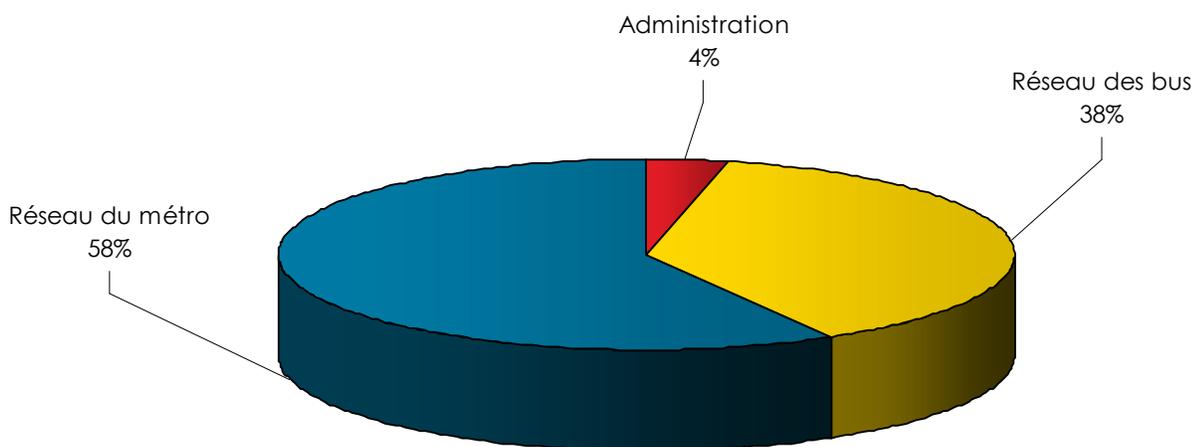
De 2010 à 2012, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 58 % et de 38 % pour le Réseau des bus. Le secteur administratif représentera quant à lui 4 % des dépenses.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1,2 milliard de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont le remplacement des voitures de métro, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures métro et Réno-Stations (incluant la sécurisation de la station Berri-UQAM). Ces cinq projets représentent plus de 97 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Afin d'augmenter le service, d'assurer la livraison d'un service de qualité, et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, plus de 789,2 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour le remplacement des bus, dont une partie par des bus articulés, le réaménagement des infrastructures, la mise en place de mesures prioritaires ainsi que le remplacement des systèmes d'exploitation (SAEIV). Ces quatre projets représentent plus de 84 % des investissements totaux de ce réseau.

Les projets du secteur Administratif représentent 4 % des dépenses d'investissements de la Société, soit un montant de 77,4 millions de dollars. Le projet Vente et perception volet 1 et 2 représente 41,4 % des dépenses du secteur, soit un montant de 32,0 millions de dollars. Un montant de 31,2 millions de dollars sera investi au cours des trois prochaines années dans l'implantation de systèmes informatiques et dans la mise à jour de logiciels et d'équipements informatiques, représentant 40,3 % des dépenses du secteur Administratif.

Pourcentage des dépenses par secteur





# PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012

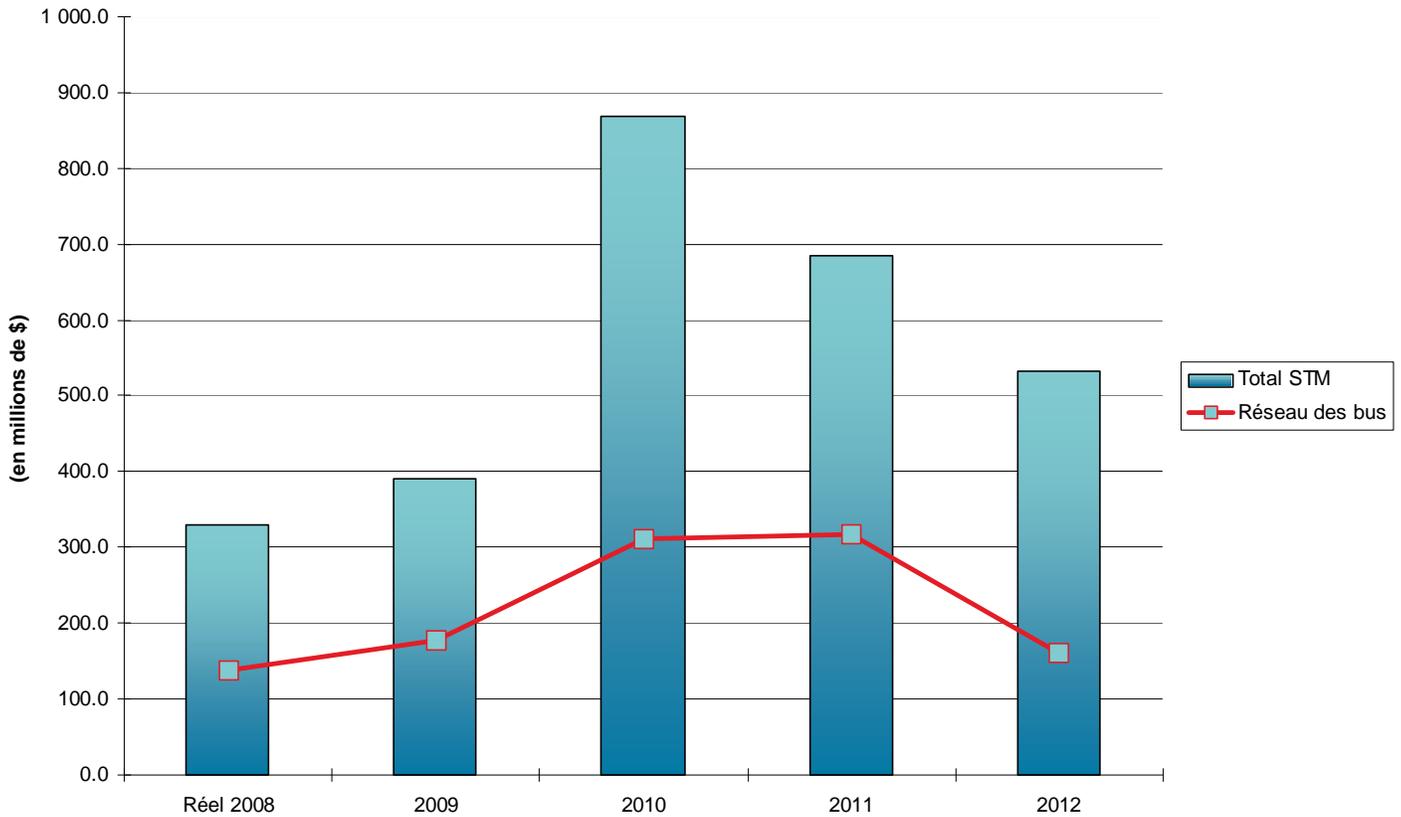
## 4. RÉSEAU DES BUS

- 4.1 **Machinerie, équipement et outillage**
- 4.2 **Matériel roulant**
- 4.3 **Patrimoine immobilier et infrastructures**

## RÉSEAU DES BUS

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 789,2 millions de dollars et représentent 38 % des dépenses d'investissement de la STM. Plus de 54 % de ces investissements (428,1 millions de dollars) serviront au remplacement du matériel roulant et 37 % (288,6 millions de dollars) seront affectés aux infrastructures.

Évolution des dépenses d'investissement du Réseau des bus par rapport aux investissements totaux



## 4.1 Machinerie, équipement et outillage

Pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire, la Société doit remplacer ses systèmes d'exploitation et divers outils désuets. Les investissements pour ces nouveaux équipements totaliseront 71,8 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Dans cette catégorie, nous retrouvons le projet de remplacement des systèmes d'exploitation du Réseau des bus (53,0 millions de dollars), divers projets de remplacement d'installations de levage (8,7 millions de dollars), le remplacement ou la réparation d'équipements d'entretien (9,4 millions de dollars) et divers autres projets (0,7 millions de dollars).

## 4.2 Matériel roulant

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

Entre 2010 et 2012, la Société investira 273,1 millions de dollars pour l'acquisition de 489 bus à plancher surbaissé et 129,9 millions de dollars pour l'achat de 175 bus articulés. Ces investissements sont conformes au *Programme de gestion du parc* présenté au ministère des Transports du Québec.

La STM réalisera au cours de la période une étude afin d'identifier un véhicule dont le gabarit se situerait entre celui d'un minibus et celui d'un bus régulier. Ce projet d'étude et d'acquisition de midibus dont les coûts sont estimés à 3,1 millions de dollars, servira, selon sa configuration, pour le service régulier et pour le Transport adapté. Il servira sur des dessertes pour lesquelles les bus réguliers sont trop gros ou dont la capacité est trop grande pour l'achalandage prévu.

Ce projet s'ajoute à une série de projets visant le remplacement à court terme des minibus, qu'ils soient utilisés pour le Transport adapté, pour le transport régulier dans les zones où il existe des restrictions pour les véhicules traditionnels ou pour le transport des personnes âgées (navettes or). Ces projets représentent des investissements de 7,7 millions de dollars.

Finalement, un montant de 14,4 millions de dollars sera investi pour le remplacement des véhicules de service qui auront atteint la fin de leur vie utile.

## 4.3 Patrimoine immobilier et infrastructures

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

La STM prévoit investir un montant de 288,6 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des bus de 2010 à 2012.

La mise en place du *Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun* a obligé la Société à augmenter son parc de bus. C'est pourquoi elle prévoit l'ajout d'un nouveau centre de transport d'ici 2012. Ce projet, dont les coûts estimés pour les trois prochaines années sont de 159,4 millions de dollars, devra être terminé au cours de l'année 2012. Ce nouveau centre de transport aura une capacité de 300 bus dont 200 conventionnels et 100 articulés.

Le Programme de mesures préférentielles pour les bus nécessitera des investissements de 49,7 millions de dollars. Un montant de 44,6 millions de dollars sera dépensé au niveau de l'aménagement de terminus et d'abribus. Afin de maintenir son service à la clientèle, la STM investira également dans des programmes de réfection de centre de transport au coût de 35,0 millions de dollars.

Le projet de voie réservée sur Pie IX étant inscrit au PTI 2010-2012 de l'AMT, la STM l'a retiré de son Programme triennal d'immobilisations actuel. Toutefois, si l'AMT ne réalisait pas ce projet, la STM pourrait le réaliser. Actuellement, la Société a évalué ce projet à 142,3 millions de dollars et serait subventionnable à 75% par le MTQ.



# **PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012**

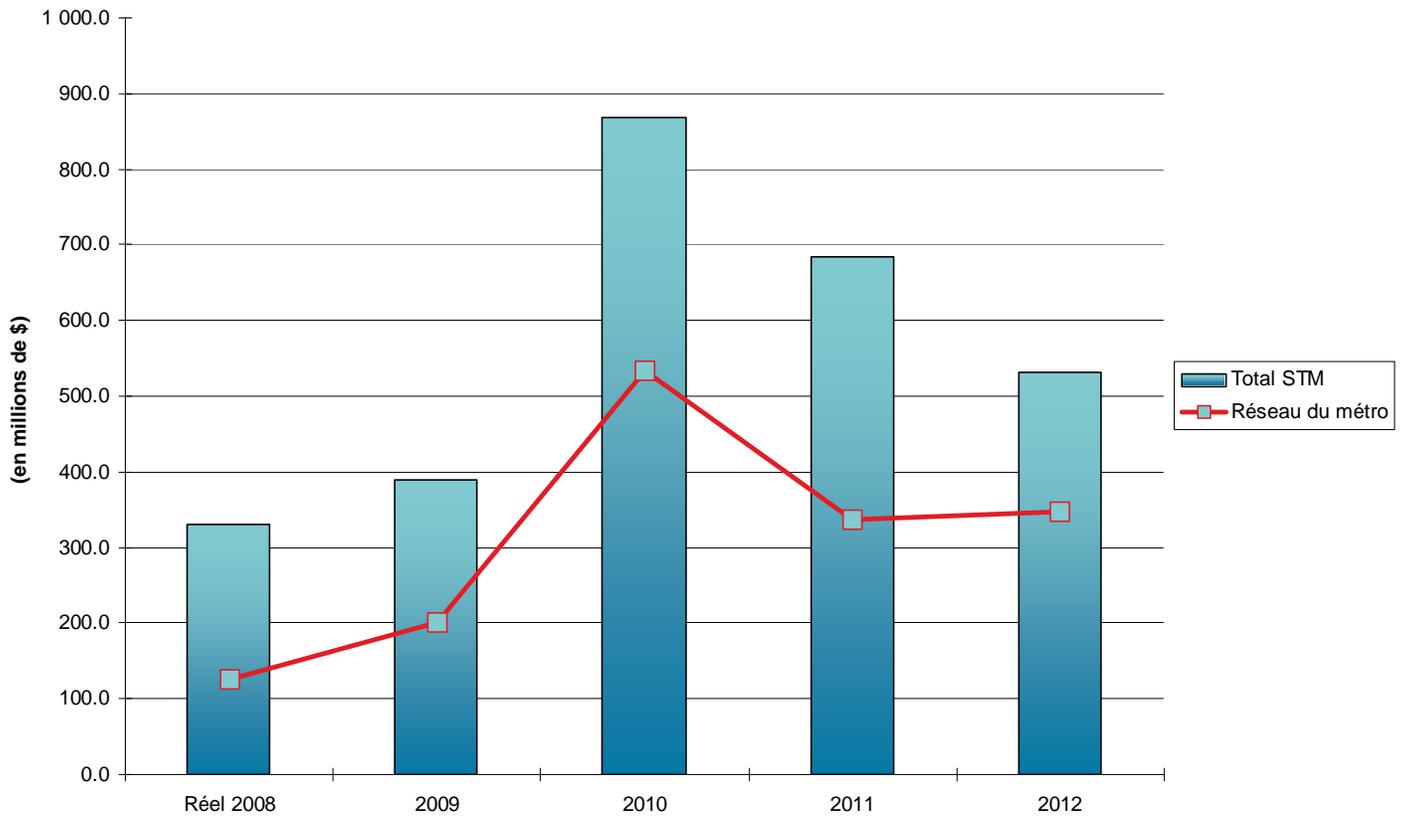


## **5. RÉSEAU DU MÉTRO**

- 5.1 Machinerie, équipement et outillage**
- 5.2 Matériel roulant**
- 5.3 Patrimoine immobilier et infrastructures**

De 2010 à 2012, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente près de 58 % des investissements totaux de la STM, soit 1,2 milliard de dollars.

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



## 5.1 Machinerie, équipement et outillage

Le programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant. Plus de 460,9 millions de dollars seront affectés à cette catégorie au cours des trois prochaines années.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif d'améliorer la fiabilité, la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques. La phase I du programme Réno-Systèmes s'est terminée en 2008 et une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements a été constatée. Les coûts estimés pour les phases I et II sont de plus de 965,6 millions de dollars, dont 299,5 millions de dollars seront dépensés de 2010 à 2012. Une phase III est prévue de 2010 à 2016, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des installations motorisées comme les escaliers mécaniques, les systèmes de ventilation, l'accessibilité au métro (ascenseurs). Les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication seront également touchés par ce projet. Le coût global de cette phase du projet est de 500 millions de dollars dont 151,3 millions de dollars de 2010 à 2012.

## 5.2 Matériel roulant

La Société a décidé de procéder au remplacement des voitures MR-63, soit 342 voitures de métro. Le coût total du projet est évalué actuellement à 1,2 milliard de dollars. La STM est actuellement en négociation de contrat pour l'acquisition des nouvelles voitures de métro. Les données présentées au présent PTI sont les données présentées au PTI 2009-2011 et seront ajustées au besoin lorsque les négociations seront conclues. Le montant qui sera investi au cours des trois prochaines années est de 606,0 millions de dollars. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation.

## 5.3 Patrimoine immobilier et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 68 stations et ses 71 kilomètres de tunnels, l'actuel réseau du métro représente un actif important qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement de systèmes et d'équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier. Les investissements prévus pour les trois prochaines années sont de 138,3 millions de dollars.

La deuxième phase du programme Réno-Stations vise en priorité l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les stations du prolongement du réseau, la restauration des infrastructures ciblées (stations des prolongements, structures auxiliaires, tunnels et œuvres d'art) ainsi que la mise aux normes des systèmes de prévention d'incendie des stations des prolongements. Ce projet s'échelonnera sur plus de cinq ans au coût total de 75,6 millions de dollars, dont 31,8 millions de 2010 à 2012.

Le programme Réno-Infrastructures métro – phase I débutera en 2010 et se poursuivra jusqu'en 2016 au coût de 250,0 millions de dollars. Ce projet vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle. Ce projet entraînera des dépenses de 56,0 millions de dollars au cours des trois prochaines années.

Inaugurée en 1966, la station de métro Berri-UQAM est dans un état de décrépitude avancée, autant pour les finis architecturaux que pour certains éléments structuraux, mécaniques et électriques. C'est pourquoi, la STM investira, de 2010 à 2012, la somme de 37,0 millions de dollars afin de rénover la station.

Finalement, 13,5 millions de dollars seront investis dans diverses stations de métro, entre autres, au niveau de l'éclairage, des planchers, de la tuyauterie d'incendie, du câblage électrique, etc.

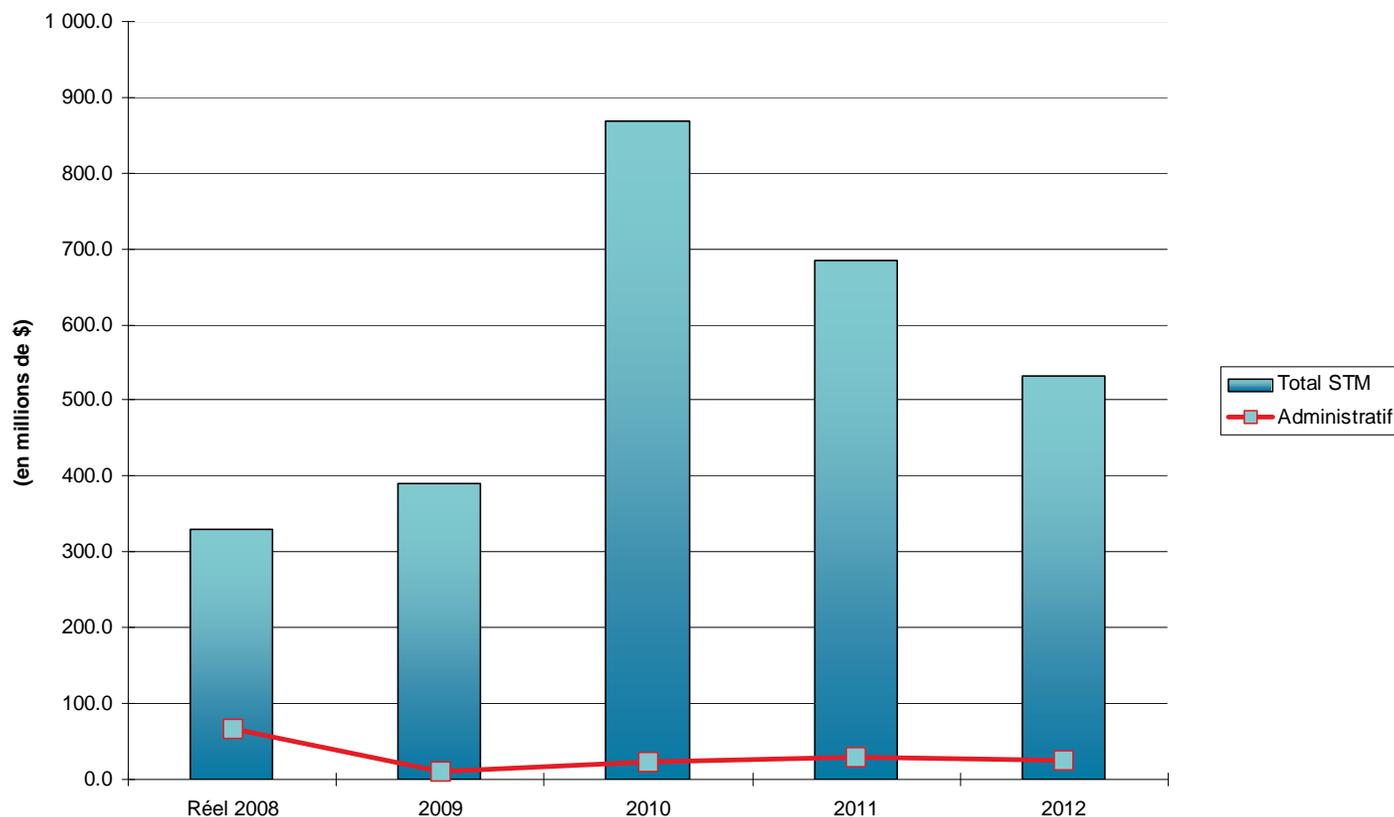
# PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012

## 6. ADMINISTRATIF

- 6.1 **Machinerie, équipement et outillage**
- 6.2 **Matériel informatique**
- 6.3 **Patrimoine immobilier et infrastructures**

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, d'équipements et d'outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et d'infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de 77,4 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2010 à 2012, représentant 4 % des investissements totaux pour cette période.

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



## 6.1 Machinerie, équipement et outillage

Au cours des trois prochaines années, 34,8 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 45 % du total des investissements du secteur.

La mise en place de la première phase du système de vente et de perception se terminera en 2010. La STM continuera à investir dans la mise à jour des équipements de perception et dans la sécurité des systèmes afin d'en préserver l'intégrité. Ces investissements seront de 32,0 millions de dollars de 2010 à 2012.

De plus, à la suite de l'implantation d'un nouveau programme de la CSST, la STM doit investir 2,8 millions de dollars dans la mise en conformité de ses machines-outils. L'objectif de ce projet est de rendre sécuritaire l'utilisation et l'entretien des machines-outils.

## 6.2 Matériel informatique

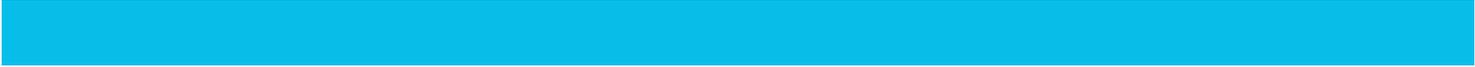
Au cours des trois prochaines années, 31,2 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 40,3 % du total des investissements du secteur. Les principaux projets sont les suivants.

- Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) prévoit, au cours des trois prochaines années, le remplacement de micro-ordinateurs, de logiciels et périphériques et de composantes désuètes de l'infrastructure technologique. L'objectif de ce projet est d'assurer la disponibilité et la fiabilité des systèmes de l'entreprise. Le montant prévu est de 12,6 millions de dollars.
- La Société prévoit développer une stratégie alternative de formation, appelée « e-Learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne aux participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu est de 7,0 millions de dollars de 2010 à 2012.
- La mise à niveau du progiciel HASTUS qui couvre plusieurs processus d'affaires requis dans le domaine du transport tels que la planification du service, l'assignation et la distribution du travail, et la gestion des véhicules sur la route nécessitera des investissements de 4,7 millions de dollars au cours de la période.
- La refonte du site internet de la STM exigera des investissements de 2,5 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Ce projet permettra d'actualiser le site internet de la STM en utilisant une technologie et des outils permettant de répondre aux besoins actuels et futurs de la clientèle.
- La Société prévoit mettre en place des projets d'amélioration de la performance qui répondent à trois enjeux précis : la gestion des revenus et recettes, la gestion de la main-d'œuvre et la gestion des délais de vacance et d'attribution des postes à l'entretien. L'investissement prévu sur la période est de 2,3 millions de dollars.
- Le projet Continuité informatique des systèmes critiques de la STM consiste à mettre en œuvre les solutions technologiques nécessaires au maintien des systèmes informatiques critiques de la STM en cas d'interruption majeure et à établir un plan de retour aux opérations pour l'ensemble des activités de la Société. Ce projet nécessitera des investissements de 2,1 millions de dollars.

### 6.3 Patrimoine immobilier et infrastructures

Au cours des trois prochaines années, 11,4 millions de dollars seront investis dans cette catégorie, soit 14,8 % du total des investissements du secteur.

Ces investissements sont directement liés au maintien des espaces à bureaux et à la réfection de bâtiments abritant les locaux administratifs et à la mise aux normes des espaces locatifs.



# **PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012**



## **7. TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS**

- 7.1 Tableau sommaire des dépenses d'investissement**
- 7.2 Tableau des dépenses d'investissement par secteur**
- 7.3 Fiches de projets**

**7.1 Tableau sommaire des dépenses d'investissement**
*(en milliers de dollars)*

SECTEUR CATÉGORIE	2009 et avant	2010	2011	2012	2010 à 2012	2013 et après	Total
----------------------	------------------	------	------	------	----------------	------------------	-------

<b>Administratif</b>							
Machinerie, équipement & outillage	172 104	11 219	13 626	9 967	34 813	816	207 733
Matériel informatique	4 321	8 584	13 694	8 937	31 215	1 129	36 664
Patrimoine immobilier & infrastructures	13 016	2 725	2 902	5 769	11 396	0	24 412
<b>Total - Administratif</b>	<b>189 441</b>	<b>22 528</b>	<b>30 223</b>	<b>24 673</b>	<b>77 423</b>	<b>1 944</b>	<b>268 809</b>

<b>Réseau des bus</b>							
Machinerie, équipement & outillage	8 633	13 364	14 818	43 623	71 805	151 717	232 155
Matériel informatique	7 736	603	0	0	603	0	8 339
Matériel roulant	198 331	215 293	201 166	11 665	428 124	25 537	651 992
Patrimoine immobilier & infrastructures	131 445	81 501	102 230	104 914	288 644	89 045	509 135
<b>Total - Réseau des bus</b>	<b>346 145</b>	<b>310 761</b>	<b>318 214</b>	<b>160 202</b>	<b>789 176</b>	<b>266 300</b>	<b>1 401 621</b>

<b>Réseau du métro</b>							
Machinerie, équipement & outillage	668 244	171 554	142 996	146 319	460 869	349 815	1 478 928
Matériel informatique	4 465	3 696	896	0	4 592	0	9 057
Matériel roulant	34 383	322 832	156 130	134 086	613 048	566 209	1 213 640
Patrimoine immobilier & infrastructures	56 737	36 099	35 896	66 264	138 259	249 931	444 928
<b>Total - Réseau du métro</b>	<b>763 829</b>	<b>534 180</b>	<b>335 918</b>	<b>346 670</b>	<b>1 216 769</b>	<b>1 165 955</b>	<b>3 146 553</b>

<b>Tous les secteurs</b>							
Machinerie, équipement & outillage	848 981	196 137	171 441	199 909	567 487	502 348	1 918 816
Matériel informatique	16 522	12 883	14 590	8 937	36 410	1 129	54 060
Matériel roulant	232 714	538 124	357 296	145 751	1 041 172	591 747	1 865 633
Patrimoine immobilier & infrastructures	201 199	120 325	141 028	176 947	438 299	338 976	978 474
<b>Total - Tous les secteurs</b>	<b>1 299 416</b>	<b>867 469</b>	<b>684 355</b>	<b>531 544</b>	<b>2 083 369</b>	<b>1 434 200</b>	<b>4 816 983</b>

7.2 Tableau des dépenses d'investissement par secteur

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Administratif</b>										
<b>Projet autorisé</b>										
<u>Machinerie, équipement &amp; outillage</u>										
AD-001	18503	Système de vente et de perception	<b>Cap.</b>	148 866	3 397	0	0	3 397	0	152 263
			<b>Non cap.</b>	22 537	0	0	0	0	0	22 537
			<b>Total</b>	171 403	3 397	0	0	3 397	0	174 800
AD-002	370001	Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase I	<b>Cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Non cap.</b>	701	917	0	0	917	0	1 618
			<b>Total</b>	701	917	0	0	917	0	1 618
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Machinerie, équipement &amp; outillage</b>										
			<b>Cap.</b>	148 866	3 397	0	0	3 397	0	152 263
			<b>Non cap.</b>	23 238	917	0	0	917	0	24 155
			<b>Total</b>	172 104	4 314	0	0	4 314	0	176 418
<u>Matériel informatique</u>										
AD-003	111	Continuité informatique des systèmes critiques de la STM	<b>Cap.</b>	628	1 375	235	0	1 611	0	2 239
			<b>Non cap.</b>	28	159	350	0	508	0	536
			<b>Total</b>	656	1 534	585	0	2 119	0	2 774
AD-004	3001B	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI 2009-2012)	<b>Cap.</b>	1 020	3 312	4 804	3 322	11 438	0	12 458
			<b>Non cap.</b>	90	467	374	286	1 128	0	1 218
			<b>Total</b>	1 110	3 779	5 178	3 608	12 565	0	13 676
AD-005	530871-1	Amélioration de la performance - Gestion de la main-d'œuvre	<b>Cap.</b>	31	462	590	0	1 052	0	1 083
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	31	462	590	0	1 052	0	1 083
AD-006	530871-4	Amélioration de la performance - Gestion des revenus et des recettes	<b>Cap.</b>	707	1 017	206	0	1 223	0	1 930
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	707	1 017	206	0	1 223	0	1 930
AD-007	530871-5	Amélioration de la performance - Annexe R	<b>Cap.</b>	401	23	0	0	23	0	424
			<b>Non cap.</b>	216	0	0	0	0	0	216
			<b>Total</b>	617	23	0	0	23	0	640
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Matériel informatique</b>										
			<b>Cap.</b>	2 788	6 189	5 835	3 322	15 345	0	18 134
			<b>Non cap.</b>	333	625	724	286	1 636	0	1 969
			<b>Total</b>	3 121	6 814	6 558	3 608	16 981	0	20 102
<u>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</u>										
AD-008	100001	Programme de maintien des espaces à bureaux - phase I	<b>Cap.</b>	2 566	554	0	0	554	0	3 120
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	2 566	554	0	0	554	0	3 120
AD-009	822000	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	<b>Cap.</b>	2 797	699	419	583	1 702	0	4 499
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	2 797	699	419	583	1 702	0	4 499
AD-010	823	Tour GR : remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC)	<b>Cap.</b>	7 000	103	0	0	103	0	7 103
			<b>Non cap.</b>	653	0	0	0	0	0	653
			<b>Total</b>	7 653	103	0	0	103	0	7 756
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
			<b>Cap.</b>	12 363	1 356	419	583	2 359	0	14 722
			<b>Non cap.</b>	653	0	0	0	0	0	653
			<b>Total</b>	13 016	1 356	419	583	2 359	0	15 375
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Projet autorisé</b>										
			<b>Cap.</b>	164 018	10 942	6 254	3 905	21 101	0	185 118
			<b>Non cap.</b>	24 224	1 543	724	286	2 553	0	26 777
			<b>Total</b>	188 241	12 485	6 978	4 191	23 654	0	211 895

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Projet à l'étude</b>										
<u>Machinerie, équipement &amp; outillage</u>										
AD-011	18504	Vente et perception volet 2 - OPUS 2	<i>Cap.</i>	0	6 235	12 842	8 907	27 984	0	27 984
			<i>Non cap.</i>	0	652	0	0	652	0	652
			<b>Total</b>	0	6 887	12 842	8 907	28 637	0	28 637
AD-012	370002	Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase II	<i>Cap.</i>	0	18	773	1 045	1 837	805	2 641
			<i>Non cap.</i>	0	0	11	15	25	11	37
			<b>Total</b>	0	18	784	1 060	1 862	816	2 678
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Machinerie, équipement &amp; outillage</b>			<i>Cap.</i>	0	6 253	13 616	9 953	29 821	805	30 626
			<i>Non cap.</i>	0	652	11	15	678	11	689
			<b>Total</b>	0	6 905	13 626	9 967	30 499	816	31 315
<u>Matériel informatique</u>										
AD-013	350007	Implantation d'une formation en ligne «e-Learning»	<i>Cap.</i>	0	814	3 634	1 876	6 325	445	6 769
			<i>Non cap.</i>	880	0	383	332	715	684	2 278
			<b>Total</b>	880	814	4 017	2 208	7 039	1 129	9 048
AD-014	350008	Mise à niveau du progiciel HASTUS	<i>Cap.</i>	0	40	1 595	2 426	4 061	0	4 061
			<i>Non cap.</i>	10	0	0	666	666	0	676
			<b>Total</b>	10	40	1 595	3 092	4 727	0	4 737
AD-015	350010	Refonte du site internet	<i>Cap.</i>	0	764	1 441	0	2 205	0	2 205
			<i>Non cap.</i>	310	152	83	28	263	0	573
			<b>Total</b>	310	916	1 524	28	2 467	0	2 777
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Matériel informatique</b>			<i>Cap.</i>	0	1 617	6 670	4 303	12 590	445	13 035
			<i>Non cap.</i>	1 200	152	466	1 025	1 643	684	3 527
			<b>Total</b>	1 200	1 769	7 136	5 328	14 233	1 129	16 562
<u>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</u>										
AD-016	100002	Programme de maintien des espaces à bureaux - phase II	<i>Cap.</i>	0	1 105	2 483	1 587	5 174	0	5 174
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	1 105	2 483	1 587	5 174	0	5 174
AD-017	2140	Locaux administratifs : réfection de l'enveloppe du bâtiment	<i>Cap.</i>	0	264	0	3 599	3 863	0	3 863
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	264	0	3 599	3 863	0	3 863
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>			<i>Cap.</i>	0	1 369	2 483	5 186	9 037	0	9 037
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	1 369	2 483	5 186	9 037	0	9 037
<b>Administratif</b>										
<b>Sous-total Projet à l'étude</b>			<i>Cap.</i>	0	9 238	22 769	19 441	51 448	1 249	52 698
			<i>Non cap.</i>	1 200	805	476	1 040	2 321	695	4 216
			<b>Total</b>	1 200	10 043	23 245	20 481	53 770	1 944	56 914
<b>TOTAL Administratif</b>										
			<i>Cap.</i>	164 018	20 180	29 022	23 346	72 549	1 249	237 816
			<i>Non cap.</i>	25 423	2 347	1 200	1 326	4 874	695	30 993
			<b>Total</b>	189 441	22 528	30 223	24 673	77 423	1 944	268 809
<b>Réseau des bus</b>										
<b>Projet autorisé</b>										
<u>Machinerie, équipement &amp; outillage</u>										
RB-001	14473	Conception et production d'outillages spécialisés pour bus à plancher surbaissé (APS)	<i>Cap.</i>	593	445	455	464	1 364	0	1 957
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	593	445	455	464	1 364	0	1 957
RB-002	1559	Divers CT : mise aux normes des postes de distribution de carburant	<i>Cap.</i>	534	773	258	0	1 030	0	1 565
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	534	773	258	0	1 030	0	1 565

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Machinerie, équipement &amp; outillage</b>										
RB-003	1853	Divers CT : mise à niveau des équipements pétroliers (projets fusionnés)	<b>Cap.</b>	1 074	1 545	593	0	2 138	0	3 212
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	1 074	1 545	593	0	2 138	0	3 212
RB-004	5001090	Projet démonstratif d'informations aux voyageurs sur la ligne 467	<b>Cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Non cap.</b>	99	694	0	0	694	0	794
			<b>Total</b>	99	694	0	0	694	0	794
RB-005	520210	Remplacement ou réfection des équipements de production	<b>Cap.</b>	620	979	1 961	1 419	4 359	0	4 979
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	620	979	1 961	1 419	4 359	0	4 979
RB-006	562124-00	Programme de remplacement des véris	<b>Cap.</b>	3 444	129	0	1 545	1 674	1 546	6 664
			<b>Non cap.</b>	25	0	0	0	0	0	25
			<b>Total</b>	3 469	129	0	1 545	1 674	1 546	6 689
RB-007	721759	Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE ou SAEIV)	<b>Cap.</b>	315	7 455	7 746	36 503	51 704	130 379	182 398
			<b>Non cap.</b>	1 929	0	72	1 208	1 280	15 033	18 242
			<b>Total</b>	2 244	7 455	7 818	37 711	52 984	145 412	200 640
<b>Réseau des bus</b>			<b>Cap.</b>	6 579	11 326	11 013	39 931	62 270	131 924	200 774
<b>Sous-total Machinerie, équipement &amp; outillage</b>			<b>Non cap.</b>	2 054	694	72	1 208	1 974	15 033	19 061
			<b>Total</b>	8 633	12 021	11 084	41 139	64 245	146 958	219 835
<b>Matériel informatique</b>										
RB-008	350009	Système d'aide à la gestion des employés (SAGE)	<b>Cap.</b>	511	399	0	0	399	0	910
			<b>Non cap.</b>	203	105	0	0	105	0	308
			<b>Total</b>	714	503	0	0	503	0	1 218
RB-009	530869-01	Implantation du progiciel SAP PM - Entretien RDB	<b>Cap.</b>	6 276	100	0	0	100	0	6 376
			<b>Non cap.</b>	745	0	0	0	0	0	745
			<b>Total</b>	7 021	100	0	0	100	0	7 121
<b>Réseau des bus</b>			<b>Cap.</b>	6 787	499	0	0	499	0	7 286
<b>Sous-total Matériel informatique</b>			<b>Non cap.</b>	948	105	0	0	105	0	1 053
			<b>Total</b>	7 736	603	0	0	603	0	8 339
<b>Matériel roulant</b>										
RB-010	201112-01	Acquisition de bus articulés 2008-2012	<b>Cap.</b>	47 871	66 864	63 052	0	129 916	0	177 787
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	47 871	66 864	63 052	0	129 916	0	177 787
RB-011	400000	Minibus - Transport adapté	<b>Cap.</b>	5 811	1 556	1 939	2 014	5 508	0	11 319
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	5 811	1 556	1 939	2 014	5 508	0	11 319
RB-012	500001	Acquisition de bus 40 pieds 2007-2012 (option)	<b>Cap.</b>	54 404	4 935	4 786	4 047	13 768	25 537	93 710
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	54 404	4 935	4 786	4 047	13 768	25 537	93 710
RB-012	500001-01	Remplacement des bus à plancher surbaissé (APS1)	<b>Cap.</b>	20 478	103 687	99 003	0	202 690	0	223 168
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	20 478	103 687	99 003	0	202 690	0	223 168
RB-012	500004	Acquisition de bus (PQTC)	<b>Cap.</b>	65 490	27 485	27 717	1 434	56 637	0	122 127
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	65 490	27 485	27 717	1 434	56 637	0	122 127
RB-013	5003136	Remplacement et ajout de véhicules de service 2007-2009	<b>Cap.</b>	2 791	240	0	0	240	0	3 031
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	2 791	240	0	0	240	0	3 031

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Matériel roulant</b>										
RB-013	503318	Remplacement et ajout de véhicules de service 2008-2010	Cap.	1 237	1 843	450	459	2 753	0	3 990
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	1 237	1 843	450	459	2 753	0	3 990
RB-014	999110	Acquisition de minibus - navettes or (transport de personnes âgées)	Cap.	0	1 750	0	0	1 750	0	1 750
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	1 750	0	0	1 750	0	1 750
<b>Réseau des bus</b>			Cap.	198 082	208 359	196 948	7 954	413 262	25 537	636 881
<b>Sous-total Matériel roulant</b>			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	198 082	208 359	196 948	7 954	413 262	25 537	636 881
<b>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
RB-015	1368	Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain	Cap.	1 004	51	52	52	155	0	1 159
			Non cap.	8	0	0	0	0	0	8
			Total	1 012	51	52	52	155	0	1 167
RB-016	1554	CT St-Denis : travaux de maintien en opération jusqu'en 2014	Cap.	1 242	1 400	499	500	2 399	500	4 140
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	1 242	1 400	499	500	2 399	500	4 140
RB-017	201112-02	Intégration opérationnelle des bus	Cap.	2 733	1 564	317	0	1 881	0	4 614
			Non cap.	3 677	2 821	1 127	0	3 948	0	7 626
			Total	6 411	4 385	1 444	0	5 829	0	12 240
RB-018	301056	CT Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	Cap.	10 758	13 953	4 911	0	18 864	0	29 622
			Non cap.	138	317	0	0	317	0	455
			Total	10 897	14 269	4 911	0	19 181	0	30 077
RB-019	350001	Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB)	Cap.	14 069	16 820	17 139	15 760	49 719	83 265	147 052
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	14 069	16 820	17 139	15 760	49 719	83 265	147 052
RB-020	350002	Réaménagement du terminus Elmhurst	Cap.	28	592	3 816	0	4 408	0	4 436
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	28	592	3 816	0	4 408	0	4 436
RB-021	450000	Acquisition de 400 abribus	Cap.	0	3 940	3 521	3 593	11 054	3 664	14 718
			Non cap.	0	117	239	366	722	498	1 220
			Total	0	4 057	3 760	3 958	11 776	4 162	15 938
RB-022	529997	Infrastructures réseau des bus phase II	Cap.	580	34 036	47 754	72 126	153 916	0	154 496
			Non cap.	380	62	336	5 068	5 466	0	5 846
			Total	961	34 098	48 090	77 194	159 382	0	160 342
RB-023	529999	Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie et réaménagement du CT Legendre et de l'atelier de camions	Cap.	89 454	33	0	0	33	0	89 487
			Non cap.	1 027	0	0	0	0	0	1 027
			Total	90 481	33	0	0	33	0	90 514
RB-024	561908	Programme de réfection des dalles de planchers, des aires de circulation et des stationnements	Cap.	5 685	361	0	0	361	0	6 045
			Non cap.	169	0	0	0	0	0	169
			Total	5 854	361	0	0	361	0	6 214
<b>Réseau des bus</b>			Cap.	125 553	72 750	78 008	92 030	242 789	87 429	455 770
<b>Sous-total Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>			Non cap.	5 400	3 316	1 703	5 434	10 453	498	16 350
			Total	130 952	76 067	79 711	97 464	253 241	87 927	472 121
<b>Réseau des bus</b>										
<b>Sous-total Projet autorisé</b>			Cap.	337 002	292 935	285 969	139 915	718 819	244 891	1 300 712
			Non cap.	8 401	4 115	1 774	6 642	12 532	15 531	36 464
			Total	345 403	297 050	287 743	146 557	731 351	260 422	1 337 176

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Projet à l'étude</b>										
<u>Machinerie, équipement &amp; outillage</u>										
RB-025	2195	CT LaSalle : remplacement d'installations de levage	<i>Cap.</i>	0	371	0	0	371	4 760	5 131
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	371	0	0	371	4 760	5 131
RB-026	2219	CT Mont-Royal : remplacement d'installations de levage	<i>Cap.</i>	0	197	0	2 483	2 680	0	2 680
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	197	0	2 483	2 680	0	2 680
RB-027	2220	CT St-Denis : remplacement d'installations de levage	<i>Cap.</i>	0	206	3 734	0	3 940	0	3 940
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	206	3 734	0	3 940	0	3 940
RB-028	529993	Centre de carrosserie Legendre : acquisition d'équipement	<i>Cap.</i>	0	570	0	0	570	0	570
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	570	0	0	570	0	570
<b>Réseau des bus</b>										
			<i>Cap.</i>	0	1 343	3 734	2 483	7 561	4 760	12 320
<b>Sous-total Machinerie, équipement &amp; outillage</b>										
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	1 343	3 734	2 483	7 561	4 760	12 320
<u>Matériel roulant</u>										
RB-013	5003137	Remplacement de véhicules de service 2010-2012	<i>Cap.</i>	0	2 228	3 195	3 711	9 134	0	9 134
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	2 228	3 195	3 711	9 134	0	9 134
RB-013	5003138	Ajout de véhicules de service 2010-2012	<i>Cap.</i>	0	2 115	119	0	2 234	0	2 234
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	2 115	119	0	2 234	0	2 234
RB-029	5003436	Remplacement de 4 minibus urbains	<i>Cap.</i>	0	0	456	0	456	0	456
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	0	456	0	456	0	456
RB-030	90717	Identification d'un midibus commun au réseau régulier et au transport adapté	<i>Cap.</i>	0	1 858	0	0	1 858	0	1 858
			<i>Non cap.</i>	249	732	447	0	1 179	0	1 428
			<b>Total</b>	249	2 590	447	0	3 037	0	3 286
<b>Réseau des bus</b>										
			<i>Cap.</i>	0	6 201	3 771	3 711	13 683	0	13 683
<b>Sous-total Matériel roulant</b>										
			<i>Non cap.</i>	249	732	447	0	1 179	0	1 428
			<b>Total</b>	249	6 933	4 218	3 711	14 862	0	15 111
<u>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</u>										
RB-031	1294	CT Mont-Royal : travaux de maintien en opération	<i>Cap.</i>	0	1 400	499	500	2 399	500	2 899
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	1 400	499	500	2 399	500	2 899
RB-032	1651	CT Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au centre de contrôle de bus (CCA)	<i>Cap.</i>	0	0	59	206	265	618	883
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	0	59	206	265	618	883
RB-033	1726	CT St-Michel : mise aux normes de l'éclairage de secours	<i>Cap.</i>	0	11	0	146	156	0	156
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	11	0	146	156	0	156
RB-034	2200	CT Mont-Royal : réfection de toitures	<i>Cap.</i>	0	600	867	1 599	3 066	0	3 066
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	600	867	1 599	3 066	0	3 066
RB-035	529900	Divers CT : agrandissement de locaux	<i>Cap.</i>	0	786	0	0	786	0	786
			<i>Non cap.</i>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	786	0	0	786	0	786

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
RB-036	529994	Reconstruction du CT St-Denis	Cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Non cap.	185	275	0	0	275	0	460
			Total	185	275	0	0	275	0	460
RB-037	529995	Bâtiment Crémazie : étude d'opportunités	Cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Non cap.	205	220	0	0	220	0	425
			Total	205	220	0	0	220	0	425
RB-038	625007	Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	Cap.	103	1 695	19 714	1 116	22 525	0	22 628
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	103	1 695	19 714	1 116	22 525	0	22 628
RB-039	625009	Terminus Newman/Lafleur : remplacement du terminus Monette/Lafleur	Cap.	0	376	1 308	3 809	5 492	0	5 492
			Non cap.	0	71	73	74	218	0	218
			Total	0	447	1 381	3 883	5 711	0	5 711
<b>Réseau des bus</b>			Cap.	103	4 868	22 446	7 376	34 689	1 118	35 911
<b>Sous-total Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>			Non cap.	390	566	73	74	713	0	1 103
			Total	493	5 434	22 519	7 450	35 403	1 118	37 014
<b>Réseau des bus</b>			Cap.	103	12 412	29 951	13 570	55 933	5 878	61 914
<b>Sous-total Projet à l'étude</b>			Non cap.	639	1 298	520	74	1 893	0	2 532
			Total	742	13 710	30 471	13 644	57 825	5 878	64 445
<b>TOTAL Réseau des bus</b>			Cap.	337 105	305 347	315 920	153 485	774 752	250 769	1 362 626
			Non cap.	9 040	5 413	2 294	6 716	14 424	15 531	38 996
			Total	346 145	310 761	318 214	160 202	789 176	266 300	1 401 621

## Réseau du métro

### Projet autorisé

#### Machinerie, équipement & outillage

RM-001	1650	Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur	Cap.	0	332	0	2 788	3 120	0	3 120
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	332	0	2 788	3 120	0	3 120
RM-002	290011	Réno-Systèmes - phases I et II	Cap.	663 491	154 261	103 800	41 348	299 410	0	962 900
			Non cap.	2 663	71	0	0	71	0	2 733
			Total	666 153	154 332	103 800	41 348	299 480	0	965 634
RM-003	438	Atelier GR : modification et standardisation des vérins servant aux voitures de métro	Cap.	400	206	190	0	396	0	796
			Non cap.	116	0	0	0	0	0	116
			Total	516	206	190	0	396	0	911
RM-004	721709	Postes de ventilation des prolongements : mise aux normes	Cap.	346	543	554	1 130	2 228	1 067	3 641
			Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
			Total	346	543	554	1 130	2 228	1 067	3 641
RM-005	9980345	Implantation de zones-test à microprocesseur	Cap.	1 204	171	0	0	171	0	1 375
			Non cap.	25	0	0	0	0	0	25
			Total	1 229	171	0	0	171	0	1 400
<b>Réseau du métro</b>			Cap.	665 441	155 514	104 544	45 267	305 324	1 067	971 832
<b>Sous-total Machinerie, équipement &amp; outillage</b>			Non cap.	2 803	71	0	0	71	0	2 874
			Total	668 244	155 584	104 544	45 267	305 395	1 067	974 706

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Matériel informatique</b>										
RM-006	721866	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE	<b>Cap.</b>	3 307	3 355	717	0	4 071	0	7 379
			<b>Non cap.</b>	1 158	341	179	0	520	0	1 678
			<b>Total</b>	4 465	3 696	896	0	4 592	0	9 057
<b>Réseau du métro</b>										
			<b>Cap.</b>	3 307	3 355	717	0	4 071	0	7 379
			<b>Non cap.</b>	1 158	341	179	0	520	0	1 678
			<b>Total</b>	4 465	3 696	896	0	4 592	0	9 057
<b>Matériel roulant</b>										
RM-007	230005	Remplacement des voitures de métro	<b>Cap.</b>	32 702	320 724	152 735	125 564	599 024	558 948	1 190 674
			<b>Non cap.</b>	918	1 276	1 265	4 436	6 976	1 432	9 326
			<b>Total</b>	33 620	322 000	154 000	130 000	606 000	560 380	1 200 000
RM-008	683191	Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - Phase II	<b>Cap.</b>	757	820	912	749	2 481	0	3 238
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	757	820	912	749	2 481	0	3 238
RM-009	683204	Remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73	<b>Cap.</b>	5	12	1 218	3 338	4 567	5 829	10 402
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	5	12	1 218	3 338	4 567	5 829	10 402
<b>Réseau du métro</b>										
			<b>Cap.</b>	33 465	321 556	154 865	129 651	606 072	564 778	1 204 314
			<b>Non cap.</b>	918	1 276	1 265	4 436	6 976	1 432	9 326
			<b>Total</b>	34 383	322 832	156 130	134 086	613 048	566 209	1 213 640
<b>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
RM-010	1061	Plateau Youville : réfection de la tuyauterie de gicleurs	<b>Cap.</b>	27	231	0	0	231	0	258
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	27	231	0	0	231	0	258
RM-011	1105	Station Beaubien : réfection des dalles de plancher des édicules	<b>Cap.</b>	77	902	0	0	902	0	979
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	77	902	0	0	902	0	979
RM-012	1117	Réseau du métro - Tunnel L4 : travaux de remplacement de la tuyauterie d'incendie	<b>Cap.</b>	5	136	137	0	273	0	277
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	5	136	137	0	273	0	277
RM-013	1252	Station Guy-Concordia : réfection des dalles de plancher des édicules	<b>Cap.</b>	53	618	268	0	886	0	939
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	53	618	268	0	886	0	939
RM-014	1257	Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique	<b>Cap.</b>	970	618	0	0	618	0	1 588
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	970	618	0	0	618	0	1 588
RM-015	1273	Station Crémazie : corrections des infiltrations aux Habitations Henri-Gratton	<b>Cap.</b>	189	155	0	0	155	0	344
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	189	155	0	0	155	0	344
RM-016	1605	Diverses stations : ajout d'éclairage	<b>Cap.</b>	26	225	0	0	225	0	251
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	26	225	0	0	225	0	251
RM-017	186	Réseau du métro : remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	<b>Cap.</b>	380	52	0	0	52	0	432
			<b>Non cap.</b>	191	0	0	0	0	0	191
			<b>Total</b>	572	52	0	0	52	0	624

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
RM-018	562137-00	Atelier GR : réfection des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVAC) - Phase I et II	<b>Cap.</b>	9 169	588	0	0	588	0	9 757
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	9 169	588	0	0	588	0	9 757
RM-019	568316	Programme de réfection de fenêtres, portes et cadres	<b>Cap.</b>	248	242	0	0	242	0	490
			<b>Non cap.</b>	2	0	0	0	0	0	2
			<b>Total</b>	250	242	0	0	242	0	492
RM-020	634370	Programme Réno-Stations - phase II	<b>Cap.</b>	43 814	23 134	8 701	0	31 835	0	75 649
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	43 814	23 134	8 701	0	31 835	0	75 649
RM-021	721849	Centre d'entretien du matériel roulant : ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux	<b>Cap.</b>	476	578	678	449	1 704	0	2 181
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	476	578	678	449	1 704	0	2 181
<b>Réseau du métro</b>			<b>Cap.</b>	55 434	27 479	9 783	449	37 711	0	93 145
<b>Sous-total Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>			<b>Non cap.</b>	194	0	0	0	0	0	194
			<b>Total</b>	55 628	27 479	9 783	449	37 711	0	93 339
<b>Réseau du métro</b>			<b>Cap.</b>	757 646	507 903	269 909	175 366	953 179	565 845	2 276 670
<b>Sous-total Projet autorisé</b>			<b>Non cap.</b>	5 073	1 687	1 444	4 436	7 567	1 432	14 072
			<b>Total</b>	762 719	509 590	271 353	179 802	960 746	567 277	2 290 742
<b>Projet à l'étude</b>										
<b>Machinerie, équipement &amp; outillage</b>										
RM-022	2154	Atelier Honoré-Beaugrand : remplacement des deux compresseurs	<b>Cap.</b>	0	52	252	301	605	0	605
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	52	252	301	605	0	605
RM-023	290013	Réno-Systèmes - phase III	<b>Cap.</b>	0	12 300	38 200	100 752	151 252	348 748	500 000
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	12 300	38 200	100 752	151 252	348 748	500 000
RM-024	695500	Acquisition d'équipement de surveillance et de contrôle	<b>Cap.</b>	0	2 072	0	0	2 072	0	2 072
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	2 072	0	0	2 072	0	2 072
RM-025	721883	Réseau du métro : remplacement de la plateforme de lavage des radiers	<b>Cap.</b>	0	1 546	0	0	1 546	0	1 546
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	1 546	0	0	1 546	0	1 546
<b>Réseau du métro</b>			<b>Cap.</b>	0	15 970	38 452	101 053	155 475	348 748	504 223
<b>Sous-total Machinerie, équipement &amp; outillage</b>			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	15 970	38 452	101 053	155 475	348 748	504 223
<b>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
RM-026	1181	Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I	<b>Cap.</b>	1 055	7 000	10 000	20 000	37 000	52 160	90 215
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	1 055	7 000	10 000	20 000	37 000	52 160	90 215
RM-027	1531	Plateau Youville : sécurisation des bâtiments	<b>Cap.</b>	0	0	0	369	369	3 004	3 373
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	0	0	369	369	3 004	3 373
RM-028	1694	Station Champ-de-Mars : réfection de la céramique	<b>Cap.</b>	0	20	0	255	275	0	275
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	20	0	255	275	0	275
RM-029	1760	Divers bâtiments en surface : remplacement de panneaux d'alarme incendie - phase III	<b>Cap.</b>	0	67	154	673	895	0	895
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	67	154	673	895	0	895

# TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

Réf.	Projet	Description		2009 et avant	2010	2011	2012	Total 2010/2012	2013 et plus	Total
<b>Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>										
RM-030	1772	Station Champ-de-Mars : réfection de la structure du vitrail	<b>Cap.</b>	0	92	0	886	979	0	979
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	92	0	886	979	0	979
RM-031	1815	Garage et fosse Montmorency : modification des systèmes de ventilation	<b>Cap.</b>	55	112	958	0	1 070	0	1 125
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	55	112	958	0	1 070	0	1 125
RM-032	1839	Station Viau : remplacement des lanterneaux	<b>Cap.</b>	0	66	0	886	952	0	952
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	66	0	886	952	0	952
RM-033	2058	Postes de distribution : amélioration de l'éclairage	<b>Cap.</b>	0	15	0	186	202	0	202
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	15	0	186	202	0	202
RM-034	2199	Divers postes d'attache ment : installation de cloches d'alarme incendie	<b>Cap.</b>	0	27	0	328	355	0	355
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	27	0	328	355	0	355
RM-035	2203	PR Richelieu et stations Édouard-Montpetit et Honoré-Beaugrand : réfection de toitures	<b>Cap.</b>	0	83	0	1 082	1 165	0	1 165
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	83	0	1 082	1 165	0	1 165
RM-036	2215	Arrières gares Duvernay et Viau : mise à niveau des équipements pétroliers et des systèmes de protection contre les incendies	<b>Cap.</b>	0	139	0	1 148	1 287	767	2 054
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	139	0	1 148	1 287	767	2 054
RM-037	634371	Programme Réno-infrastructures métro - phase I	<b>Cap.</b>	0	1 000	15 000	40 000	56 000	194 000	250 000
			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	0	1 000	15 000	40 000	56 000	194 000	250 000
<b>Réseau du métro</b>			<b>Cap.</b>	1 110	8 620	26 113	65 816	100 548	249 931	351 589
<b>Sous-total Patrimoine immobilier &amp; infrastructures</b>			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	1 110	8 620	26 113	65 816	100 548	249 931	351 589
<b>Réseau du métro</b>			<b>Cap.</b>	1 110	24 590	64 565	166 868	256 023	598 679	855 812
<b>Sous-total Projet à l'étude</b>			<b>Non cap.</b>	0	0	0	0	0	0	0
			<b>Total</b>	1 110	24 590	64 565	166 868	256 023	598 679	855 812
<b>TOTAL Réseau du métro</b>			<b>Cap.</b>	758 756	532 493	334 474	342 234	1 209 202	1 164 523	3 132 482
			<b>Non cap.</b>	5 073	1 687	1 444	4 436	7 567	1 432	14 072
			<b>Total</b>	763 829	534 180	335 918	346 670	1 216 769	1 165 955	3 146 553
<b>GRAND TOTAL</b>			<b>Cap.</b>	1 259 879	858 021	679 416	519 066	2 056 503	1 416 542	4 732 923
			<b>Non cap.</b>	39 537	9 448	4 939	12 479	26 866	17 658	84 060
			<b>Total</b>	1 299 416	867 469	684 355	531 544	2 083 369	1 434 200	4 816 983

## 7.3 Fiches projet

FICHE DE PROJET				AD-001
<b>Système de vente et de perception</b>			<b>No de projet :</b>	<b>18503</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-010 et R-090</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Le projet vise le renouvellement des équipements de vente et de perception pour solutionner les problématiques et vulnérabilités identifiées en regard à la qualité de la perception et à la fraude. Ce qui permettra une amélioration de la performance administrative par la disponibilité d'information de gestion, non autrement possible et qui simplifiera et optimisera les processus associés à la vente de titres dans le métro.

Les objectifs spécifiques du projet de renouvellement des équipements de vente et de perception sont de deux ordres.

1. Au niveau de l'amélioration de la perception et de la sécurité des recettes :
  - donner des outils aux employés pour effectuer une perception efficace et efficiente;
  - réduire le manque à gagner résultant de la fraude;
  - protéger les recettes contre le vol.
2. Au niveau de la performance opérationnelle et l'intégration des transports :

### Perception :

- permettre une flexibilité dans la tarification;
- permettre l'élargissement de l'intégration tarifaire métropolitaine;
- connaître davantage l'utilisation des services de transport;
- disposer d'un outil unique pour exploiter la gestion de l'information de perception.

### Vente au métro :

- simplifier le travail de conciliation de caisse des changeurs;
- réduire les coûts et la fréquence d'approvisionnement en titres;
- assurer la disponibilité de tous les titres en tout temps;
- réduire le temps de traitement et de conciliation des ventes ainsi que leur suivi;
- disposer d'un outil unique pour exploiter la gestion de l'information de vente.

Ce projet devrait se terminer en 2010.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	148 866	3 397	0	0	0	152 263
Non capitalisable	22 537	0	0	0	0	22 537
<b>Total</b>	<b>171 403</b>	<b>3 397</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>174 800</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	97 805	2 232	0	0	0	100 037
Gouvernement provincial	21 883	499	0	0	0	22 382
Agglomération de Montréal	21 883	499	0	0	0	22 382
STM	29 831	167	0	0	0	29 998
<b>Total</b>	<b>171 403</b>	<b>3 397</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>174 800</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	83%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				AD-002
<b>Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines – phase I</b>			<b>No de projet :</b>	<b>370001</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

En vue de prévenir les accidents reliés au travail, un programme de prévention a été mis sur pied afin de mettre à niveau les machines utilisées à la société. Pour ce faire, la STM a mandaté une firme conseil pour l'évaluation de l'état de son parc de 570 machines.

Un premier groupe de 89 machines a été ciblé pour une intervention rapide et immédiate et le reste fera l'objet d'une deuxième phase de projet.

Le but premier de ce projet est d'assurer la sécurité des employés dans l'utilisation et l'entretien des machines.

Le projet consiste donc à poursuivre la démarche actuelle (intervention rapide sur le terrain pour les machines à haut risque) en regard de la diligence raisonnable et de nos capacités réelles d'intervention.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	701	917	0	0	0	1 618
<b>Total</b>	<b>701</b>	<b>917</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 618</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	701	917	0	0	0	1 618
<b>Total</b>	<b>701</b>	<b>917</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 618</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				AD-003
<b>Continuité informatique des systèmes critiques de la STM</b>			<b>No de projet :</b>	<b>111</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-111</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

La politique de sécurité informatique et de protection de l'information, adoptée par le conseil d'administration, prévoit que les ressources et les plans de relève informatique doivent être en place pour assurer la continuité et/ou la reprise des opérations critiques lorsque surviennent des événements qui en perturbent le déroulement normal. La STM ne dispose pas de plan de relève actuellement.

Ce projet vise à combler l'écart par rapport à la politique et à donner suite aux recommandations des vérificateurs externes de la Société.

Le projet consiste donc à mettre en œuvre les solutions technologiques nécessaires au maintien des systèmes informatiques critiques de la STM en cas d'interruption majeure et d'établir un plan de retour à la normale pour l'ensemble des opérations de la Société. Il nécessite l'acquisition et le déploiement de solutions technologiques, la réalisation de tests, la planification de mesures d'urgence ainsi que la rédaction et la mise en place de procédures associées à la relève et à la continuité des systèmes informatiques critiques.

Les systèmes informatiques jugés critiques sont les suivants :

- SAP R/3 & Portail (Modules temps, paie et RH, PM);
- LOGIC (signalements en service et coupons de défauts);
- Gesmat & Adjudicateurs (Gestion des stocks et achats);
- IPCC-RVI (Réservation téléphonique du T.A.);
- ACCES-5 (Gestion des déplacements des clients du T.A.);
- HASTUS- horaires des bus, du métro, des chauffeurs et des opérateurs (Module DDAM, BID, CO-Route, Véhicule, API Hast-Info);
- Solution de sauvegarde (TSM et Control-M);
- Vente & Perception (carte OPUS);
- Bureautique (serveurs de fichiers et courriel).

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	628	1 375	235	0	0	2 239
Non capitalisable	28	159	350	0	0	536
<b>Total</b>	<b>656</b>	<b>1 534</b>	<b>585</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 774</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	656	1 534	585	0	0	2 774
<b>Total</b>	<b>656</b>	<b>1 534</b>	<b>585</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 774</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

**FICHE DE PROJET**

**AD-004**

**Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI 2009-2012)**

**No de projet : 300113**

**No de R.E. : R-110**

**Secteur :** Administratif

**Catégorie d'actif :**

Matériel informatique

**Statut du projet :** Autorisé

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

Tous ces équipements et logiciels (bureautique) ont une durée de vie limitée au-delà de laquelle les défaillances techniques sont de plus en plus fréquentes et les bris définitifs inévitables. Les services de support et les pièces de rechange sont souvent difficiles à obtenir lorsque les garanties du manufacturier sont périmées. De plus, l'augmentation de l'utilisation des systèmes étant constante, la capacité des équipements désuets ne répond plus aux besoins en croissance des utilisateurs et par le fait même de l'entreprise. L'évolution des technologies étant très rapide, les composants désuets sont souvent incompatibles et difficiles à intégrer aux nouvelles solutions du marché qui doivent être mises en place afin de répondre aux besoins émergents de l'entreprise.

Le programme de remplacement est basé sur un cycle de vie par type de composantes informatiques. Ces normes sont les standards acceptés à la STM. Elles sont très raisonnables, car la durée de vie utile des équipements généralement reconnue sur le marché de l'informatique est plus courte que celle établie par la STM.

Elles permettent également d'établir des scénarios de remplacement en fonction de la durée de vie utile des différents équipements et logiciels et de prévoir les investissements requis sur plusieurs années. Suivant leur vieillissement, un plan de remplacement est établi de façon plus précise à chaque année afin de remplacer les composantes désuètes donc les plus susceptibles de causer des arrêts de service aux applications opérationnelles de l'entreprise. De plus, la stratégie de mise à jour permet l'optimisation, la consolidation et l'intégration des composantes selon les besoins de l'entreprise et les nouvelles solutions de remplacement disponibles. Cela permet également d'optimiser les activités associées au remplacement massif de certains équipements tels les micro-ordinateurs.

Le programme de remplacement des équipements et logiciels désuets contribue à assurer une saine gestion des actifs T.I. de l'entreprise, à maintenir les équipements et les logiciels à jour, répondant ainsi aux besoins constants et évolutifs de l'entreprise et à réduire les coûts de maintenance des équipements et des logiciels tout en diminuant de façon importante les pannes relatives à ces composantes.

**INVESTISSEMENTS**

	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	1 020	3 312	4 804	3 322	0	12 458
Non capitalisable	90	467	374	286	0	1 218
<b>Total</b>	<b>1 110</b>	<b>3 779</b>	<b>5 178</b>	<b>3 608</b>	<b>0</b>	<b>13 676</b>

**FINANCEMENT**

	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 110	3 779	5 178	3 608	0	13 676
<b>Total</b>	<b>1 110</b>	<b>3 779</b>	<b>5 178</b>	<b>3 608</b>	<b>0</b>	<b>13 676</b>

**POURCENTAGE DE SUBVENTION**

0%

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		AD-005	
<b>Amélioration de la performance - Gestion de la main-d'œuvre</b>		<b>No de projet :</b>	<b>530871-1</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-077</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Le départ massif de gestionnaires et d'employés spécialisés représente un défi majeur puisqu'il est synonyme de perte d'expertise pour l'entreprise. Plus du tiers de l'ensemble du personnel sera bientôt admissible à la retraite. À ce phénomène s'ajoute le fait que les changements technologiques prévus requièrent l'acquisition de nouvelles compétences.

Le projet de gestion de la main-d'œuvre dotera la STM des meilleurs pratiques et outils informatiques lui permettant d'atteindre les objectifs suivants : hausser l'adéquation de l'offre et de la demande de main-d'œuvre, accroître l'adéquation des compétences des ressources et maintenir l'expertise afin d'assurer la continuité des opérations.

Ce projet consiste donc à implanter les fonctionnalités de la solution RH de SAP, tout en déployant les fonctionnalités nécessaires au traitement complet du processus de gestion de la main-d'œuvre sur le portail de l'entreprise.

Le projet de gestion de la main-d'œuvre contribuera à la mise en place de stratégies de préparation de la relève aux postes de gestion, à procéder au renouvellement de la main-d'œuvre, à supporter l'arrimage des compétences aux changements technologiques, à évaluer les besoins de formation et à livrer les plans de formation.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	31	462	590	0	0	1 083
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>462</b>	<b>590</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 083</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	31	462	590	0	0	1 083
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>462</b>	<b>590</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 083</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET		AD-006	
<b>Amélioration de la performance – Gestion des revenus et recettes</b>		<b>No de projet :</b>	<b>530871-4</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-077</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Dans le cadre de la préparation et de la distribution des titres de transport, la division Revenus voyageurs utilise plusieurs applications informatiques. Ces applications ont été développées il y a plusieurs années à l'aide d'un langage de programmation (Foxpro) qui n'est plus utilisé. Le système de technologie de l'information (STI) ne peut supporter ces applications qui jouent un rôle critique dans la préparation et la distribution de titres à la clientèle de la STM, soit environ 135 000 bons annuellement.

La STM et sa principale filiale, Transgesco, génèrent annuellement environ 20 M \$ de revenus commerciaux. Ces revenus proviennent de multiples sources et impliquent de nombreux clients. Le logiciel Luc Bouchard et associés (LBA) est utilisé depuis 1995 pour la facturation des clients, le suivi des comptes à recevoir et leur comptabilisation. Ce logiciel désuet et non intégré au système comptable principal de la STM et de sa filiale (Transgesco) nécessite beaucoup de manipulations de données afin de comptabiliser ce type de revenus dans le cadre du processus mensuel de fermeture des comptes. Sa désuétude ne nous permet pas de faire face à l'accroissement de volume généré par cette activité, entre autres, il ne peut gérer plus d'une entreprise alors que la STM en compte trois.

Dans le cadre du projet Vente et Perception, plusieurs équipements de vente et de perception enverront leurs données quotidiennement à un système central. Aucune analyse volumétrique n'est disponible, mais on parle de millions de données. Le projet prévoit que les données du système central nécessaires à la comptabilisation des revenus voyageurs de la STM seront envoyées via une interface vers le système comptable de la Société (SAP). Nous prévoyons utiliser le module administration des ventes (SD) de SAP pour comptabiliser les transactions.

Le projet consiste à mettre en œuvre de nouvelles fonctionnalités par le système SAP R/3 module finance. Cette solution répond à l'atteinte de nos objectifs par ses nombreux avantages. Le développement de ces nouvelles fonctionnalités va nous permettre de recueillir le volume important des données financières générées par le nouveau système central de Vente et Perception.

Le projet de gestion des revenus comprend la gestion comptable des revenus, soit la budgétisation, la comptabilisation et la reddition des comptes des revenus voyageurs et commerciaux, ainsi que le suivi des équipements et du ravitaillement de ces équipements. Il a pour objectif de réduire le temps de cycle de la comptabilisation des revenus voyageurs et de diminuer les coûts de financement. Le projet de gestion des recettes prévoit le remplacement des applications désuètes de gestion de la caisse, l'objectif est de réduire le temps de connaissance des recettes voyageurs (estimé de 7 à 2 jours) et de réduire les risques d'affaires associés à l'utilisation de systèmes informatiques désuets.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	707	1 017	206	0	0	1 930
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>707</b>	<b>1 017</b>	<b>206</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 930</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	707	1 017	206	0	0	1 930
<b>Total</b>	<b>707</b>	<b>1 017</b>	<b>206</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 930</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		AD-007	
<b>Amélioration de la performance – Annexe R</b>		<b>No de projet :</b>	<b>530871-5</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-077</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

La division Dotation traite plus de 1500 mouvements de personnel par année, et ce, seulement pour des postes à l'entretien. L'annexe R vise à réduire les délais de vacance et d'attribution des postes. L'application de l'annexe R est un processus complexe qui exige beaucoup de temps aux employés de la division Dotation. Depuis 2000, elle est implantée sur une base manuelle pour certaines classifications seulement, ce qui a permis de réduire les délais d'attribution des postes de 18 à 2 mois. Cependant, intégrer à l'annexe R toutes les classifications à haut volume d'affichage (ex : 480 préposés à l'entretien ont généré plus de 500 mouvements de personnel pour l'année 2006) sur une base manuelle est difficile à réaliser.

Ce projet consiste donc à informatiser la grille de choix d'affectation des employés d'entretien par priorité ainsi que les règles d'attribution des postes sans affichage.

De plus, il permet de réduire les délais d'affichage et les mouvements de personnel à l'entretien. Lors de la première implantation de l'annexe R, une baisse significative du nombre de mouvements de personnel a été constatée. On s'attend donc à voir une plus grande stabilité dans les équipes d'entretien, ce qui se traduirait par une réduction des coûts de formation et un meilleur suivi de l'absentéisme. Finalement, d'autres économies seraient possibles par l'élimination des envois postaux et de la saisie de données sur les choix préférentiels.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	401	23	0	0	0	424
Non capitalisable	216	0	0	0	0	216
<b>Total</b>	<b>617</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>640</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	617	23	0	0	0	640
<b>Total</b>	<b>617</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>640</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

<b>FICHE DE PROJET</b>		<b>AD-008</b>	
<b>Programme de maintien des espaces à bureaux – phase I</b>		<b>No de projet :</b>	<b>100001</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Depuis maintenant trois ans, la gestion immobilière de la STM fait autoriser des fonds pour la mise à niveau des espaces à bureaux de la Société tant au niveau des lieux que du mobilier.

La première phase comportait divers réaménagements d'espaces à bureaux pour répondre aux nouveaux besoins et l'aménagement des espaces selon la norme qui a été approuvée par le comité de direction en 2006. Cette phase devrait se terminer en 2010.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	2 566	554	0	0	0	3 120
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2 566</b>	<b>554</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 120</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 566	554	0	0	0	3 120
<b>Total</b>	<b>2 566</b>	<b>554</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 120</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				AD-009
<b>Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs</b>			<b>No de projet :</b>	<b>822000</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-086</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

La venue de Transgesco a permis de créer la filiale Métrocom s.e.c. dont le mandat est de développer de nouveaux espaces commerciaux dans le métro et de voir à ce que les espaces existants soient rénovés. L'entente qui lie la STM à Transgesco stipule que la STM est responsable des frais qui touchent le brut des services soit : l'alimentation d'eau et son évacuation, les systèmes de protection-incendie (gicleurs et alarme-incendie) et l'alimentation électrique.

Ce projet concerne donc la construction de nouvelles haltes commerciales et la mise à niveau d'espaces commerciaux existants.

Présentement, le projet s'arrime à Réno-Stations II pour la rénovation des concessions existantes. Réno-Stations II gère le projet aux frais de Transgesco/Métrocom.

L'entente qui lie la STM et Transgesco/Métrocom identifie la STM comme responsable de la mise à niveau (entrées électriques, systèmes de gicleurs etc.) lorsque Métrocom fait procéder à la construction de nouveaux espaces ou qu'elle procède à la rénovation d'espaces commerciaux existants.

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	2 797	699	419	583	0	4 499
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2 797</b>	<b>699</b>	<b>419</b>	<b>583</b>	<b>0</b>	<b>4 499</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 797	699	419	583	0	4 499
<b>Total</b>	<b>2 797</b>	<b>699</b>	<b>419</b>	<b>583</b>	<b>0</b>	<b>4 499</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET		AD-010	
<b>Tour GR : remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC)</b>		<b>No de projet :</b>	<b>823</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-066-1</b>
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Le bâtiment administratif, Tour Grande Révision (GR), situé au 8845, boul. St-Laurent est un édifice de 76 500 pieds carrés réparti sur 6 étages, dont les murs extérieurs ont comme parement des blocs de béton nervurés. Les fenêtres sont des bandeaux continus avec cadre en aluminium et verre thermos, elles sont ouvrantes avec volets pivotants verticalement vers l'intérieur. Ce bâtiment, construit en 1983, est intégré dans un vaste ensemble d'ateliers de réparation (atelier GR, atelier PR, atelier Villeray, atelier de la Voie, Faisceau Youville, usine Crémazie et Chaufferie) formant le complexe du Plateau Youville.

Le projet consiste à remplacer certains composants et systèmes de bâtiment de la Tour GR tels que le système CVAC, les tapis, les plafonds acoustiques et la fenestration qui ont tous atteint leur fin de vie utile. Il comprend aussi la réparation de l'isolation du bas des murs sous la fenestration et quelques travaux connexes. Le système CVAC de la Tour GR nécessite des interventions d'entretien de plus en plus fréquentes et la fenestration présente, depuis quelques années, des problèmes d'infiltration d'air et d'eau.

L'intégration des autres travaux de réparation sur l'enveloppe du bâtiment, en parallèle avec les travaux de réfection du système CVAC, permettra, entre autres, une meilleure planification des travaux de réfection de la Tour GR ainsi que des économies de coûts d'immobilisation et d'installation.

Ce projet devrait se terminer en 2010.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	7 000	103	0	0	0	7 103
Non capitalisable	653	0	0	0	0	653
<b>Total</b>	<b>7 653</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7 756</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	4 830	71	0	0	0	4 901
Gouvernement provincial	1 085	16	0	0	0	1 101
Agglomération de Montréal	1 085	16	0	0	0	1 101
STM	653	0	0	0	0	653
<b>Total</b>	<b>7 653</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7 756</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	92%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		AD-011	
<b>Vente et perception volet 2 – OPUS 2</b>		<b>No de projet :</b>	<b>18504</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

En raison du contexte métropolitain dans lequel œuvre la STM et du fait que les systèmes de vente et de perception des autres autorités organisatrices de transport en commun (AOT) ne répondaient que partiellement aux attentes, ces autorités, soit la STM, l'AMT, le RTC, la STL, le RTL et des CIT, ont manifesté leur intérêt à participer à l'implantation et à l'exploitation du nouveau système de vente et de perception. La STM a donc été mandatée en 2003 pour réaliser ce projet prévoyant notamment la gestion et l'implantation du nouveau système de vente et de perception. Ce système est composé d'équipements de vente, de perception, de cartes à puce et magnétiques, d'un système central de traitement des données ainsi que de multiples applications et fonctionnalités aussi diverses que le tarifaire, l'information, etc.

La STM est propriétaire du système central de traitement des données. Mais, par protocole, la STM s'est engagée face aux autres organismes de transport à leur permettre d'utiliser le système central.

La phase I a été complétée à la STM en juin 2009. Mais, plusieurs fonctionnalités ou améliorations sont encore nécessaires, soit pour mieux desservir la clientèle, soit pour optimiser l'adéquation du système face aux protocoles parfois changeants sur les plans financiers, bancaires et réglementaires.

La STM devra continuer à investir dans la mise à jour de ses équipements et la sécurité des systèmes afin d'en préserver l'intégrité et de maintenir une offre de service adéquate pour ses clients. Une phase II devient donc essentielle pour la STM, puisque la technologie est évolutive et que nous devons satisfaire aux normes de sécurité.

Dans le cadre d'une démarche d'identification des besoins, nous avons identifié, priorisé et regroupé les activités requises suivantes :

- le changement des lecteurs de carte de crédit/débit vers la technologie à puce (LCCP) et ses normes (EMV notamment) des distributeurs automatiques de titres (DAT) de la STM;
- une interface financière et d'abonnement pour des reconductions tacites;
- des outils d'information de gestion;
- la réalisation d'une étude et d'un essai pilote pour une ou des solutions de vente en alternative aux solutions actuelles de vente afin de réduire les files d'attente;
- des changements au plan système pour corriger des irritants importants pour la clientèle ou répondant à des exigences de nature stratégique ou réglementaire;
- l'ajout de vérificateurs portables et de caméras DAT;
- l'évaluation des impacts de l'augmentation de service.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	6 235	12 842	8 907	0	27 984
Non capitalisable	0	652	0	0	0	652
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>6 887</b>	<b>12 842</b>	<b>8 907</b>	<b>0</b>	<b>28 637</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	9 632	6 680	0	16 312
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	6 887	3 211	2 227	0	12 324
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>6 887</b>	<b>12 842</b>	<b>8 907</b>	<b>0</b>	<b>28 637</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	57%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				AD-012
<b>Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines – phase II</b>			<b>No de projet :</b>	<b>370002</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

En vue de prévenir les accidents reliés au travail, un programme de prévention a été mis sur pied afin de mettre à niveau les machines utilisées à la Société. Pour ce faire, la STM a mandaté une firme conseil pour l'évaluation de l'état de son parc de 570 machines.

La première phase du projet a permis à la STM de cibler 89 machines pour une intervention rapide et immédiate. Suite aux recommandations de la firme conseil, la STM se doit de compléter les correctifs nécessaires pour un travail sécuritaire avec les machines outils, dont les anomalies identifiées représentent un risque important pour la sécurité des employés

La deuxième phase du projet consiste à appliquer les correctifs nécessaires à 481 machines afin de les rendre conformes aux normes de santé et sécurité au travail.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	18	773	1 045	805	2 641
Non capitalisable	0	0	11	15	11	37
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>784</b>	<b>1 060</b>	<b>816</b>	<b>2 678</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	18	784	1 060	816	2 678
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>784</b>	<b>1 060</b>	<b>816</b>	<b>2 678</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				AD-013
<b>Implantation d'une formation en ligne « e-Learning »</b>			<b>No de projet :</b>	<b>350007</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Avec l'arrivée massive des nouvelles technologies et la diversité de la main-d'œuvre, la formation à la STM est perçue comme un outil pour répondre aux besoins d'affaires et soutenir l'organisation dans l'atteinte de ses objectifs. L'ensemble des 8 000 employés seront touchés par la nouvelle approche de formation en ligne, y compris les gestionnaires et les agents de formation.

Ce projet vise à diversifier et à optimiser les méthodes d'enseignement utilisées par la STM en offrant des cours de formation en ligne et à soutenir les employés au moyen d'aide à la tâche dans leur milieu de travail.

Il vise aussi à satisfaire les recommandations de trois audits réalisés entre 2004 et 2006. Ce projet est scindé en trois phases, bien distinctes.

La première phase consistera à réviser des processus d'affaires de formation et d'organisation du travail de la division Formation.

La deuxième phase consistera à acheter et implanter un système de gestion SRH intégré. Ce système devrait permettre de garder la trace des apprentissages des employés. Les gestionnaires auront accès à des rapports et à des indicateurs de performance en fonction du plan d'affaires de l'organisation.

La troisième et dernière phase se concentrera sur le développement et le déploiement de cours en ligne et permettra de développer une méthodologie de conception en ligne qui sera utilisée par les employés de la division Formation.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	814	3 634	1 876	445	6 769
Non capitalisable	880	0	383	332	684	2 278
<b>Total</b>	<b>880</b>	<b>814</b>	<b>4 017</b>	<b>2 208</b>	<b>1 129</b>	<b>9 048</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	880	814	4 017	2 208	1 129	9 048
<b>Total</b>	<b>880</b>	<b>814</b>	<b>4 017</b>	<b>2 208</b>	<b>1 129</b>	<b>9 048</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET				AD-014
<b>Mise à niveau du progiciel HASTUS</b>			<b>No de projet :</b>	<b>350008</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Ce projet vise la migration du progiciel HASTUS de la version 2005 à la version 2010.

Le projet HASTUS, système critique de la STM, couvre plusieurs processus d'affaires requis dans le domaine du transport tels que la planification du service, l'assignation et la distribution du travail, la gestion des véhicules sur la route, les ajustements du service, la gestion du service à la clientèle, la gestion de la paie des chauffeurs et les rapports et indicateurs de gestion.

La mise à niveau du progiciel HASTUS s'inscrit dans le renouvellement des actifs TI de l'entreprise. Une mise à niveau a comme principal objectif de prévenir la désuétude technologique et par la même occasion, de bénéficier des dernières avancées technologiques.

Depuis 2009, l'éditeur du logiciel HASTUS, ne supporte plus les changements de logiciels d'exploitation de la version HASTUS 2005. La migration vers la version 2010 nous assurera un support jusqu'en 2015.

La mise à niveau permettra aussi de bénéficier des améliorations des fonctionnalités de fabrication des affectations. Ces améliorations permettront de réduire les coûts de la livraison du service bus de 220 000 \$ par année. En effet, la version 2010 facilitera l'intégration au système d'aide à l'exploitation (SAE) qui sera implanté dans le cadre du projet RSE (remplacement du système d'exploitation). Les nouvelles fonctionnalités permettront d'interfacer plus aisément les données planifiées et réelles de la livraison du service Bus. Sans ces nouvelles fonctionnalités, il faudrait investir 200 000 \$ pour réaliser des interfaces entre SAE et HASTUS.

Finalement, la migration permettra éventuellement à la STM d'acquérir de nouveaux modules tels que les services WEB pour les chauffeurs.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	40	1 595	2 426	0	4 061
Non capitalisable	10	0	0	666	0	676
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>1 595</b>	<b>3 092</b>	<b>0</b>	<b>4 737</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	10	40	1 595	3 092	0	4 737
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>40</b>	<b>1 595</b>	<b>3 092</b>	<b>0</b>	<b>4 737</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				AD-015
<b>Refonte du site internet</b>			<b>No de projet :</b>	<b>350010</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

En 1997, la STM s'est dotée d'un site Internet, sans doute l'un des plus importants en termes d'achalandage puisqu'il accueille annuellement plus de 15 millions de visiteurs. Ce site a cependant vieilli, est de moins en moins fonctionnel et n'a plus la possibilité d'évoluer. Afin de répondre aux objectifs de l'entreprise et de satisfaire les besoins des clients, il est devenu essentiel de procéder à la refonte du site dans les plus brefs délais.

La refonte du site permettra d'améliorer l'ergonomie en mettant l'emphase sur les besoins du client. À terme, il permettra une communication en temps réel de l'état de service, une meilleure cohérence de l'image de l'entreprise, une diffusion de l'information dans différents outils tels que les cellulaires, les blackberry, etc.

De plus, il permettra à la STM d'être proactive plutôt que réactive dans ses communications, d'améliorer sa connaissance de la clientèle et d'améliorer sa performance dans ses communications. On prévoit également une réduction des coûts d'impression des horaires de bus de l'ordre de 5 % en 2010 et une diminution du nombre d'appels téléphoniques, également de 5 %.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	764	1 441	0	0	2 205
Non capitalisable	310	152	83	28	0	573
<b>Total</b>	<b>310</b>	<b>916</b>	<b>1 524</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>2 777</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	310	916	1 524	28	0	2 777
<b>Total</b>	<b>310</b>	<b>916</b>	<b>1 524</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>2 777</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

<b>FICHE DE PROJET</b>		<b>AD-016</b>	
<b>Programme de maintien des espaces à bureaux – phase II</b>		<b>No de projet :</b>	<b>100002</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Administratif	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

Depuis maintenant trois ans, la gestion immobilière de la STM fait autoriser des fonds pour la mise à niveau des espaces à bureaux de la Société tant au niveau des lieux que du mobilier.

La phase I comportait divers réaménagements d'espaces à bureaux pour répondre aux nouveaux besoins et l'aménagement des espaces selon la norme qui a été approuvée par le comité de direction en 2006.

Le présent projet (phase II) vise à maintenir les activités de remplacement et de mise à niveau des espaces et à faire autoriser les nouveaux besoins qui ont été identifiés pour les trois prochaines années. Les espaces visés n'ont, pour la plupart, pas été mis à niveau depuis plus de 20 ans.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	1 105	2 483	1 587	0	5 174
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 105</b>	<b>2 483</b>	<b>1 587</b>	<b>0</b>	<b>5 174</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	1 105	2 483	1 587	0	5 174
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 105</b>	<b>2 483</b>	<b>1 587</b>	<b>0</b>	<b>5 174</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		AD-017	
Locaux administratifs : réfection de l'enveloppe du bâtiment		No de projet :	2140
		No de R.E. :	
Secteur :	Administratif	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./Infrastructures
Statut du projet :	À l'étude		

Le bâtiment d'origine abritant le personnel administratif du réseau du métro a été construit en 1927 puis a subi une rénovation majeure et un agrandissement en 1973. Une autre rénovation majeure a été réalisée en 2003, soit l'agrandissement du côté nord ainsi que l'ajout d'une portion marquant l'entrée principale, de même que le réaménagement intérieur.

Les employés de la STM ont commencé à occuper les lieux à partir de 2005. C'est à ce moment que les infiltrations d'eau ont été observées, les revêtements de sol devenant détrempés. Des investigations plus poussées ont permis de confirmer la présence de moisissures sur et dans les murs, et ce, au niveau des fenêtres. Ces infiltrations entraînent la détérioration de l'enveloppe du bâtiment et la création d'un milieu propice au développement de moisissures.

À l'automne 2008, une firme d'architectes a été mandatée afin de déterminer les causes des infiltrations d'eau observées aux fenêtres de l'immeuble, d'évaluer l'état des murs extérieurs et d'émettre des recommandations pour corriger les déficiences observées au niveau des fenêtres et des murs extérieurs. Cette étude a conclu à la nécessité de remplacer la fenestration et de procéder à des réparations locales de la maçonnerie et des solins.

Le projet consiste à ajouter une seconde enveloppe de verre sur les façades vitrées de la portion du bâtiment antérieur à 2003, ce qui améliorera l'étanchéité du bâtiment et permettra à la Société de réaliser des économies d'énergie au niveau du chauffage et de la climatisation.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	264	0	3 599	0	3 863
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>264</b>	<b>0</b>	<b>3 599</b>	<b>0</b>	<b>3 863</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	198	0	2 699	0	2 897
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	66	0	900	0	966
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>264</b>	<b>0</b>	<b>3 599</b>	<b>0</b>	<b>3 863</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				RB-001
<b>Conception et production d'outillages spécialisés pour bus à plancher surbaissé (APS)</b>			<b>No de projet :</b>	<b>14473</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-093</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Afin de maintenir en service le parc grandissant de bus, les équipes d'entretien des bus ont besoin des outils nécessaires pour assurer une bonne efficacité des employés tout en leur assurant une sécurité accrue et cela au gré des changements des options retenues sur les bus livrés.

Au cours des 10 dernières années nous avons reçu plus de 22 lots de bus. Chacun de ces lots avait des particularités ou des améliorations forçant la STM à créer de nouveaux outillages.

De plus, l'arrivée des nouveaux moteurs, transmissions et autres changements majeurs des bus à plancher surbaissé (APS) augmenteront le besoin en outils spécialisés qui ne sont pas fournis par les divers fabricants de composantes de bus.

Ce projet consiste à répondre aux besoins de conception et de production d'outillages spécialisés pour bus, en tenant compte de la capacité de l'usine.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	593	445	455	464	0	1 957
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>593</b>	<b>445</b>	<b>455</b>	<b>464</b>	<b>0</b>	<b>1 957</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	409	307	314	320	0	1 351
Gouvernement provincial	92	69	70	72	0	303
Agglomération de Montréal	92	69	70	72	0	303
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>593</b>	<b>445</b>	<b>455</b>	<b>464</b>	<b>0</b>	<b>1 957</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-002
<b>Divers CT : mise aux normes des postes de distribution de carburant</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1559</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-103</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Suite à une vérification du poste de distribution de carburant du CT LaSalle par le ministère des Ressources naturelles, des corrections furent signifiées concernant l'application de l'article 316 du *Règlement sur les produits et équipements pétroliers*.

Selon les modifications apportées au Règlement, des systèmes auxiliaires à mousse ou chimiques sont requis pour assurer la protection en matière d'incendie dans les postes de distribution en remplacement des systèmes de gicleur existants de type déluge fonctionnant à l'eau.

Les corrections à faire pour nous rendre conforme à l'article 316 consistent à installer un système d'extinction automatique de type à mousse et de modifier le système de ventilation actuel pour qu'il soit relié électriquement aux pompes de distribution. Plusieurs types de systèmes d'extinction à mousse et à poudre ont été étudiés et le type ICAF (système intégré de mousse à air comprimé) a été retenu.

Un projet pilote d'implantation a été mis en place au CT LaSalle au cours de l'année 2007. À la suite de ce projet, qui nous a permis d'établir des standards en matière d'extinction à mousse, nous avons élaboré un plan d'implantation pour les autres centres de transport de la Société à l'exception des centres St-Denis et Frontenac dont l'implantation des systèmes d'extinction des postes de distribution sera incluse dans des projets dédiés de mise à niveau de ces centres.

La mise en place de ces nouveaux systèmes de protection contre les incendies permettra d'assurer à la fois une meilleure sécurité des lieux, conformément au code en vigueur et de réduire les risques d'impacts dans l'environnement en minimisant le déversement des hydrocarbures emportés par l'eau des gicleurs vers les égouts municipaux.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	534	773	258	0	0	1 565
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>534</b>	<b>773</b>	<b>258</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 565</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	368	533	178	0	0	1 079
Gouvernement provincial	83	120	40	0	0	243
Agglomération de Montréal	83	120	40	0	0	243
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>534</b>	<b>773</b>	<b>258</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 565</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

FICHE DE PROJET				RB-003
<b>Divers CT : mise à niveau des équipements pétroliers (projets fusionnés)</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1853</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-080</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

En 2006, une fuite de diesel est survenue dans la tuyauterie des équipements pétroliers au CT Anjou. À la suite de cet incident, une étude a été réalisée pour connaître l'état de nos équipements pétroliers et prévoir les travaux correctifs requis. L'âge de nos équipements actuels varie de 8 à 20 années.

Le constat de l'étude est que nos installations sont conformes à la réglementation applicable, mais que dans plusieurs cas, elles ont subi une détérioration accélérée due à l'usage de sel de déglçage.

La solution retenue consiste à remplacer les équipements qui ont subi une dégradation importante. Ces travaux consistent surtout à remplacer des conduites corrodées et du câblage électrique. De plus, lorsque possible, il est prévu de remplacer certaines composantes métalliques par des composantes en fibre de verre. Enfin, certains puits existants seront modifiés afin d'en permettre le drainage ou pour rendre leurs parois et couvercles étanches.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	1 074	1 545	593	0	0	3 212
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 074</b>	<b>1 545</b>	<b>593</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 212</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	741	1 066	409	0	0	2 216
Gouvernement provincial	166	240	92	0	0	498
Agglomération de Montréal	166	240	92	0	0	498
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 074</b>	<b>1 545</b>	<b>593</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 212</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-004
<b>Projet démonstratif d'informations aux voyageurs sur la ligne 467</b>			<b>No de projet :</b>	<b>5001090</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé	<b>Précision de l'estimation :</b>		

Ce projet de démonstration vise à informer les voyageurs des prochains arrêts du trajet planifié dans les bus articulés de la ligne 467 Express St-Michel, au moyen de messages diffusés sur des afficheurs et annoncés par haut-parleurs à l'intérieur des bus dédiés à cette ligne.

La technologie retenue pour les afficheurs de ce projet est la même que celle retenue pour le projet SAEIV, soit des bandeaux DEL. La technologie d'écrans graphiques LCD n'ayant pas été retenue, le potentiel commercial des bandeaux ne sera pas exploité.

Le projet se réalisera de façon indépendante du réseau informatique, par le développement d'une base de données maison. L'information voyageurs ne sera pas en temps réel, il s'agira uniquement de l'information planifiée.

La technologie choisie permet une mise en service rapide des systèmes, soit en moins d'un an.

Un suivi de la satisfaction de la clientèle envers le système d'information voyageur sera fait après 6 mois de mise en service.

Une étude des impacts opérationnels, organisationnels, technologiques et du système d'information voyageurs à l'essai sur la ligne 467 sera réalisée, afin de faire le pont vers le projet SAEIV avec les apprentissages étudiés dans ce projet pilote.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	99	694	0	0	0	794
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>694</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>794</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	99	694	0	0	0	794
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>694</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>794</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET				RB-005
<b>Remplacement ou réfection des équipements de production</b>			<b>No de projet :</b>	<b>520210</b>
			<b>No de R.E :</b>	<b>R-081</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Les équipements de production sont requis pour la fabrication ou le réusinage de pièces de bus. Présentement, ces équipements sont utilisés au-delà de leur vie utile. Il devient donc presque impossible d'obtenir les pièces nécessaires à leur maintien en service. Actuellement, pour pallier ce manque de pièces, nous devons procéder à de fréquentes réparations et parfois même mettre hors d'usage certains équipements, ce qui occasionne des délais dans la production ainsi que des coûts supplémentaires.

La réfection ou le remplacement de certains appareillages de production nous permettra de maintenir et d'améliorer ces équipements tout en bonifiant les conditions de travail des employés en matière de santé et sécurité puisque les nouveaux outillages répondront davantage aux nouvelles normes. De plus, des opportunités de rationalisation du nombre et des types d'équipements sont à entrevoir grâce aux nouvelles technologies.

Des études d'ingénierie seront effectuées pour s'assurer s'il est préférable de remplacer ou encore de procéder à la réfection des équipements ciblés.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	620	979	1 961	1 419	0	4 979
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>620</b>	<b>979</b>	<b>1 961</b>	<b>1 419</b>	<b>0</b>	<b>4 979</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	428	676	1 353	979	0	3 435
Gouvernement provincial	96	152	304	220	0	772
Agglomération de Montréal	96	152	304	220	0	772
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>620</b>	<b>979</b>	<b>1 961</b>	<b>1 419</b>	<b>0</b>	<b>4 979</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-006
Programme de remplacement des vérins			No de projet :	562124-00
			No de R.E. :	R-002
Secteur :	Réseau des bus	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement, outillage	
Statut du projet :	Autorisé			

Les travaux relatifs au remplacement des vérins sont réalisés en coordination avec les opérations d'entretien des bus du CT Saint-Laurent afin de minimiser les perturbations et d'offrir un taux de disponibilité minimum et acceptable des positions de vérins pour l'entretien des bus.

Les vérins recommandés sont des vérins sous-terre de conception STM, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié conforme à nos opérations. Ces vérins plus robustes sont de capacité accrue et plus économiques en comparaison des modèles existants sur le marché du fait qu'on prévoit une durée de vie utile minimum de 30 ans au lieu des 15 ou 20 ans des vérins commerciaux.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	3 444	129	0	1 545	1 546	6 664
Non capitalisable	25	0	0	0	0	25
<b>Total</b>	<b>3 469</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>1 545</b>	<b>1 546</b>	<b>6 689</b>
FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	249	89	0	1 066	1 066	2 470
Gouvernement provincial	56	20	0	240	240	555
Agglomération de Montréal	56	20	0	240	240	555
STM	3 108	0	0	0	0	3 108
<b>Total</b>	<b>3 469</b>	<b>129</b>	<b>0</b>	<b>1 545</b>	<b>1 546</b>	<b>6 689</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	54%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET		RB-007	
<b>Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE ou SAEIV)</b>		<b>No de projet :</b>	<b>721759</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

La STM ne dispose actuellement d'aucun système d'aide à l'exploitation permettant de connaître le respect de l'horaire de ses bus et d'intervenir en cas d'écart. De la même façon, elle ne dispose d'aucun système de communication pouvant transmettre à sa clientèle, en temps réel, de l'information sur les écarts et ajustements apportés aux horaires et parcours des bus ou sur toute autre situation sur son réseau.

Comme c'est le cas actuellement, l'utilisation d'un simple système de radiocommunication basé sur des appels entre l'ensemble des chauffeurs et des répartiteurs, n'est pas adéquate pour une société ayant à gérer un parc de près de 1 850 bus. Ces bus se déplacent dans un réseau de plus en plus complexe et régulièrement perturbé par des chantiers et de nombreux événements demandant des détours.

De plus, le système de radiocommunication, âgé de 16 ans, a dépassé sa vie technologique. Il est de plus en plus difficile de se procurer les pièces pour en assurer le bon fonctionnement. Pour pallier cette pénurie, il a été décidé, comme mesure temporaire, d'équiper un centre de transport d'un autre système de communication en parallèle. Conséquemment, il ne sera plus possible de coordonner de façon intégrée les communications avec les bus et les superviseurs qui sont sur la route.

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

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	315	7 455	7 746	36 503	130 379	182 398
Non capitalisable	1 929	0	72	1 208	15 033	18 242
<b>Total</b>	<b>2 244</b>	<b>7 455</b>	<b>7 818</b>	<b>37 711</b>	<b>145 412</b>	<b>200 640</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	5 144	5 345	25 187	89 961	125 637
Gouvernement provincial	0	1 155	1 201	5 658	20 209	28 223
Agglomération de Montréal	0	1 155	1 201	5 658	20 209	28 223
STM	2 244	0	72	1 208	15 033	18 557
<b>Total</b>	<b>2 244</b>	<b>7 455</b>	<b>7 818</b>	<b>37 711</b>	<b>145 412</b>	<b>200 640</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	91%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-008
<b>Système d'aide à la gestion des employés (SAGE)</b>			<b>No de projet :</b>	<b>350009</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-111</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Au cours de 2007, une révision de l'organisation du travail des chefs d'opérations (CO) a été réalisée. Plusieurs impacts importants ont par la suite été constatés. D'une part, le CO doit maintenant gérer, en temps différé, des équipes importantes pouvant dans certains cas atteindre 84 chauffeurs. Il reçoit quotidiennement plusieurs informations provenant d'une multitude de sources. Cette nouvelle organisation requiert une adaptation considérable de la part des CO et la charge de travail qui en découle est très importante.

Cette révision de l'organisation a été positive mais a également généré des impacts négatifs au niveau du service à la clientèle et au niveau des employés.

L'objectif du projet est d'optimiser le travail du gestionnaire dans le suivi et l'analyse de la performance des employés et d'améliorer la cohérence dans la gestion.

Le projet SAGE consiste à implanter un système intégré permettant au CO de suivre efficacement et rapidement l'ensemble du dossier de son équipe en plus de le mettre en relation avec les actions de gestion. Ce système permettra également d'assurer la continuité lors de l'absence d'un CO.

Les processus visés sont la gestion :

- des nouveaux chauffeurs;
- de l'absentéisme, de la santé et de la sécurité au travail;
- du respect de l'horaire;
- des commentaires des chauffeurs;
- des accidents et incidents de la route;
- du respect des règles et consignes.

La solution retenue est celle proposée par la firme GIRO, éditeur de logiciel, qui intègre dans sa suite HASTUS (déjà utilisée à la STM) un module qui répond aux besoins indiqués ci-haut. Ce module nommé EPM (Employee Performance Management) a été retenu pour sa facilité d'intégration avec les autres modules HASTUS. Cet avantage évitera le développement d'interfaces et assurera l'intégrité des données.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	511	399	0	0	0	910
Non capitalisable	203	105	0	0	0	308
<b>Total</b>	<b>714</b>	<b>503</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 218</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	714	503	0	0	0	1 218
<b>Total</b>	<b>714</b>	<b>503</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 218</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

<b>FICHE DE PROJET</b>		<b>RB-009</b>
<b>Implantation du progiciel SAP PM – Entretien RDB</b>		<b>No de projet : 530869-01</b>
		<b>No de R.E. : R-025</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel informatique
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé	

Ce projet, qui se termine en 2010, a permis de réviser et de documenter les processus d'affaires reliés à l'entretien des bus ainsi que d'implanter le progiciel de gestion de l'entretien SAP-PM (gestion de la maintenance).

Ce projet permettra :

- une meilleure planification et optimisation des opérations de maintenance et de réparations;
- de maintenir un historique des interventions effectuées;
- de déterminer et de suivre les coûts d'entretien par le biais de tableaux de bord de gestion;
- de fournir un soutien aux responsables de l'entretien pour une gestion efficace des activités.

L'absence d'un système d'information intégré pour soutenir les activités a été l'une des causes des difficultés opérationnelles qu'a connues la Société dans le passé. La réalisation de ce projet était un prérequis à l'atteinte des objectifs d'amélioration de la disponibilité, de la fiabilité et de l'efficacité du parc de bus.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	6 276	100	0	0	0	6 376
Non capitalisable	745	0	0	0	0	745
<b>Total</b>	<b>7 021</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7 121</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	7 021	100	0	0	0	7 121
<b>Total</b>	<b>7 021</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7 121</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-010
<b>Acquisition de bus articulés 2008 - 2012</b>			<b>No de projet :</b>	<b>201112-01</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-078</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

En 2003, la STM a réalisé une étude afin de déterminer la faisabilité d'exploiter des lignes du réseau de surface avec des bus articulés. Les résultats de l'étude démontrent qu'il s'avère rentable d'exploiter certaines lignes du réseau de surface avec ce type de bus, tout en assurant la qualité du service à la clientèle.

En effet, ces axes de transport sont caractérisés par un fort volume de déplacement et possèdent un potentiel de croissance intéressant. Toutefois, ce potentiel ne pourra se réaliser que si l'offre de service répond aux attentes de la clientèle. L'augmentation de service sur ces axes à l'aide de bus de 40 pieds est difficile du point de vue opérationnel et peu souhaitable du point de vue économique.

En conséquence, la STM prévoit exploiter 11 lignes avec des bus articulés. Un parc de 202 bus sera acquis de 2009 à 2011, dont 27 en 2009.

L'acquisition de ces véhicules permettra à la STM de réduire ses coûts de fonctionnement tout en assurant le maintien de la qualité du service à la clientèle.

Année	Calendrier de livraison
2010	82
2011	93
<b>Total</b>	<b>175</b>

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	47 871	66 864	63 052	0	0	177 787
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>47 871</b>	<b>66 864</b>	<b>63 052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>177 787</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	33 031	46 136	43 506	0	0	122 673
Gouvernement provincial	7 420	10 364	9 773	0	0	27 557
Agglomération de Montréal	7 420	10 364	9 773	0	0	27 557
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>47 871</b>	<b>66 864</b>	<b>63 052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>177 787</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

FICHE DE PROJET				RB-011
<b>Minibus – Transport adapté</b>			<b>No de projet :</b>	<b>400000</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Au cours de 2009, un appel d'offre sera réalisé pour l'achat de 14 minibus. L'acquisition de ces nouveaux véhicules permettra de rajeunir l'âge moyen du parc et de maintenir nos coûts d'entretien à un bas niveau.

Le parc actuel de véhicules comprend 86 minibus de type 5M et 6M comptant de 4 à 12 places à géométrie variable. Le Centre de Transport adapté doit rendre disponible un minimum de 70 minibus pour les sorties quotidiennes de véhicules. Ce parc tient compte des véhicules en réserve pour l'entretien.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	5 811	1 556	1 939	2 014	0	11 319
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>5 811</b>	<b>1 556</b>	<b>1 939</b>	<b>2 014</b>	<b>0</b>	<b>11 319</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	4 358	1 167	1 454	1 510	0	8 489
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 453	389	485	503	0	2 830
<b>Total</b>	<b>5 811</b>	<b>1 556</b>	<b>1 939</b>	<b>2 014</b>	<b>0</b>	<b>11 319</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RB-012
<b>Acquisition de bus 40 pieds 2007 – 2012 (option), remplacement des bus à plancher surbaissé (APS 1), acquisition de bus (PQTC)</b>		<b>No de projet :</b>	*
		<b>No de R.E. :</b>	**
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

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

Pour 2008–2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003-2007, pour un total de 410 bus à plancher surbaissé. De plus, à la suite de l'introduction de la *Politique québécoise du transport collectif*, la STM devra augmenter son offre de service de 16 % d'ici 2012. Pour ce faire, la STM devra acquérir 217 bus supplémentaires qui seront subventionnés par le ministère des Transports du Québec.

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

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

Année	2007-2012 option	Livraison PAGASTC	APS-1	Total
2010	7	39	192	238
2011	7	54	178	239
2012	9	3		12
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>96</b>	<b>370</b>	<b>489</b>

\* Numéros de projets : 500001, 500001-01, 500004.

\*\* Règlements d'emprunt : R-079, R-106

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	140 372	136 107	131 506	5 481	25 537	439 005
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>140 372</b>	<b>136 107</b>	<b>131 506</b>	<b>5 481</b>	<b>25 537</b>	<b>439 005</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	14 130	71 544	71 615	2 792	17 621	177 702
Gouvernement provincial	63 121	32 281	29 946	1 344	3 958	130 651
Agglomération de Montréal	3 174	16 071	16 087	627	3 958	39 919
STM	59 947	16 210	13 859	717	0	90 733
<b>Total</b>	<b>140 372</b>	<b>136 107</b>	<b>131 506</b>	<b>5 481</b>	<b>25 537</b>	<b>439 005</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	79%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				RB-013
<b>Remplacement et ajout de véhicules de service</b>			<b>No de projet :</b>	*
			<b>No de R.E. :</b>	**
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	*			

Le projet vise le remplacement des véhicules de service lorsqu'ils atteindront la fin de leur cycle de vie économique.

La STM gère actuellement un parc de 405 véhicules de service. Depuis 1990, elle a mis en place un programme de maintien du parc. En 2005, la Société a également établi un processus de planification intitulé « Plan quinquennal ». Ce processus permet de connaître annuellement l'évolution du parc sur une perspective de 5 ans.

Les additions de véhicules au parc régulier sont quant à elles justifiées sur le plan économique.

La bonne gestion du parc de véhicules de service permet à la STM de répartir les coûts sur plusieurs années et d'éviter des fluctuations importantes de ses investissements.

Finalement, le remplacement annuel des véhicules permet de maintenir le parc en bon état tout en minimisant les coûts d'exploitation.

\* Numéros de projet 5003136 (Autorisé), 503318 (Autorisé), 5003137 (À l'étude), 5003138 (À l'étude)

\*\* Numéros de règlements d'emprunt : R-088, R-107

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	4 028	6 426	3 764	4 170	0	18 389
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>4 028</b>	<b>6 426</b>	<b>3 764</b>	<b>4 170</b>	<b>0</b>	<b>18 389</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	2 779	4 434	2 598	2878	0	12 688
Gouvernement provincial	624	996	583	646	0	2 850
Agglomération de Montréal	624	996	583	646	0	2 850
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>4 028</b>	<b>6 426</b>	<b>3 764</b>	<b>4 170</b>	<b>0</b>	<b>18 389</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-014
<b>Acquisition de minibus – navettes OR (transport de personnes âgées)</b>			<b>No de projet :</b>	<b>999110</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

En septembre 2008, trois dessertes pour personnes âgées ont été implantées par la STM. L'analyse d'opportunités et de faisabilité a démontré le besoin d'opérer avec un bus de dimension plus restreinte pour deux des trois dessertes. En plus de la capacité mieux adaptée à la demande pour ce genre de service, les minibus permettent d'accéder plus facilement à des sites de dimensions restreintes, donnant ainsi une accessibilité mieux adaptée aux besoins des personnes âgées.

Pour le lancement de ces nouvelles dessertes, trois options ont été envisagées, soit d'acheter des minibus neufs, en louer ou remettre en fonction quatre minibus au rancart du Transport adapté. Chacune de ces options impliquait des travaux de modification sur les véhicules, soit l'ajout d'équipements tels une boîte de perception, un système de radiocommunications, un système de carillon, etc.

Compte tenu des délais serrés et du fait que les résultats en termes d'achalandage de ces dessertes étaient incertains, l'option de la remise en état de véhicules du Transport adapté a alors été retenue.

À plus long terme, on vise à s'assurer de la disponibilité de minibus pour continuer à offrir la desserte sur ces deux lignes ainsi que sur deux nouvelles implantées en 2009.

La solution retenue comporte deux volets. Dans un premier temps, on vise à acquérir en 2010, 12 minibus avec un mode de propulsion traditionnel, afin de remplacer le plus rapidement possible les minibus usagés du Transport adapté.

En parallèle, une étude sera réalisée pour rechercher des véhicules à plancher surbaissé munis d'une propulsion électrique ou hybride. Ce type de véhicule « plus vert » est également recherché pour d'autres types de dessertes, soit, par exemple, les dessertes du Parc du Mont-Royal ou du Vieux-Port/Vieux Montréal.

La seconde étape consistera à acquérir ce type de minibus pour remplacer les minibus de type transport adapté.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	1 750	0	0	0	1 750
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 750</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	1 208	0	0	0	1 208
Gouvernement provincial	0	271	0	0	0	271
Agglomération de Montréal	0	271	0	0	0	271
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 750</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

FICHE DE PROJET				RB-015
<b>Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1368</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-080</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob/infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Ce projet vise l'acquisition de 50 abribus par année ainsi que l'acquisition et l'installation de 40 supports à vélos par année de 2009 à 2011. Ce projet permettra de remplacer des actifs accidentés ou désuets et d'équiper de nouveaux sites afin de répondre aux besoins de la clientèle.

Le renouvellement des abribus se fait en fonction de la demande de la clientèle et de l'âge moyen des abribus de la STM qui se situe entre 25 et 30 ans. De plus, le parc d'abribus de la STM, de l'ordre de 940 abribus, subit des pertes annuelles à la suite d'accidents, d'intempéries ou de relocalisations.

Pour leur part, les supports à vélos sont situés aux abords des stations de métro afin de répondre aux besoins des usagers qui combinent vélo/métro comme moyen de transport. On constate depuis quelques années une augmentation quant à l'utilisation des supports à vélos.

L'inventaire des besoins a permis d'observer la désuétude des équipements et selon les experts dans le domaine, les supports actuels, du type mâchoire, ne répondent plus aux besoins de cette clientèle.

Le programme d'implantation de supports à vélos vise à doubler la capacité sur les sites à fort achalandage, à combler les besoins aux endroits où ce type d'équipement est absent et à remplacer les équipements désuets.

L'acquisition de nouveaux abribus et de supports à vélo vise à répondre aux besoins de la clientèle. En effet, nous recevons annuellement de 50 à 150 demandes de clients et de 10 à 25 demandes d'arrondissements ou de municipalités en ce qui a trait à l'installation d'abribus. Dans 40 % des arrondissements et municipalités, le taux de couverture arrêt/abri se situe autour de 30 %, taux qui correspond à la moyenne désirée par les citoyens et les élus.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	1 004	51	52	52	0	1 159
Non capitalisable	8	0	0	0	0	8
<b>Total</b>	<b>1 012</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>1 167</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	692	35	36	36	0	799
Gouvernement provincial	156	8	8	8	0	180
Agglomération de Montréal	156	8	8	8	0	180
STM	8	0	0	0	0	8
<b>Total</b>	<b>1 012</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>1 167</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	99%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-016
CT St-Denis : travaux de maintien en opération jusqu'en 2014			No de projet :	1554
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau des bus	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./infrastructures	
Statut du projet :	Autorisé			

Une évaluation de l'état du bâtiment du CT St-Denis a été faite dans le cadre d'une inspection détaillée des infrastructures et des composantes. Cette évaluation a permis de constater la détérioration de certains éléments causés par le vieillissement et d'établir la nécessité de les réparer afin de permettre de maintenir le centre en service jusqu'en 2011.

Ce projet consiste à effectuer des travaux de réfection touchant la sécurisation de composantes du bâtiment et des équipements de production en mode planifié avec une inspection périodique par le personnel de l'ingénierie et de l'entretien. Les travaux actuellement en cours sont échelonnés sur 6 ans, de 2008 à 2013. Les interventions prévues sont planifiées de façon à minimiser les répercussions sur l'entretien et l'exploitation.

Les travaux prévus sont :

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

Ces travaux permettront de maintenir en service le CT St-Denis jusqu'à sa fermeture sans avoir à effectuer d'interventions majeures. Ces travaux, effectués de façon planifiée, permettront d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter les réparations effectuées à la pièce et les dérangements qui s'en suivent pour le personnel et l'exploitation.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	1 242	1 400	499	500	500	4 140
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 242</b>	<b>1 400</b>	<b>499</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>4 140</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 242	1 400	499	500	500	4 140
<b>Total</b>	<b>1 242</b>	<b>1 400</b>	<b>499</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>4 140</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET				RB-017
<b>Intégration opérationnelle des bus</b>			<b>No de projet :</b>	<b>201112-02</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-078</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Suite aux nouvelles configurations des véhicules livrés par le fournisseur principal de la société, la STM n'a eu d'autre choix que de se réorganiser afin d'intégrer ces nouveaux véhicules à ses opérations.

Ce projet consiste à faire une intégration transversale de tous les nouveaux autobus aux opérations. Cette intégration requiert des investissements dans les activités suivantes :

- la formation du personnel ;
- la préparation des documents techniques ;
- l'élaboration des méthodes d'entretien ;
- l'adaptation de certains équipements d'entretien ;
- la révision de l'organisation du travail ;
- l'acquisition d'outillages spécialisés ;
- l'adaptation du mobilier urbain ;
- la gestion de changements.

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	2 733	1 564	317	0	0	4 614
Non capitalisable	3 677	2 821	1 127	0	0	7 626
<b>Total</b>	<b>6 411</b>	<b>4 385</b>	<b>1 444</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12 240</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	339	194	39	0	0	572
Gouvernement provincial	76	43	9	0	0	128
Agglomération de Montréal	76	43	9	0	0	128
STM	5 920	4 104	1 387	0	0	11 411
<b>Total</b>	<b>6 411</b>	<b>4 385</b>	<b>1 444</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12 240</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	7%
---------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		RB-018	
<b>CT Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment</b>		<b>No de projet :</b>	<b>301056</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-101</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

L'objectif de ce projet est de maintenir les installations en opération pour les 10 à 20 prochaines années sans interventions majeures. Il permettra d'améliorer les conditions de travail du personnel en fournissant un système CVAC fiable rencontrant les normes de confort tant en terme de température que d'humidité.

Ce projet permettra de réduire à long terme le nombre d'interventions curatives sur des équipements rendus à leur fin de vie utile et d'éviter des coûts de réparation plus importants en effectuant les interventions d'entretien en mode planifié plutôt qu'en mode urgence. Il permettra également le respect des normes en vigueur, notamment le *Code du bâtiment* et la réglementation sur les produits pétroliers.

Ces travaux permettront une conservation adéquate des lieux et une meilleure fiabilité des systèmes et équipements, ce qui évitera des arrêts de travail, des accidents et des bris de véhicules et rendra possible la livraison du service telle que planifiée.

Les travaux de réparation consistent principalement en des travaux de réfection au niveau du pavage et du drainage du terrain, de l'architecture, de la structure, de la mécanique du bâtiment, de l'électricité et du remplacement de 9 vérins.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	10 758	13 953	4 911	0	0	29 622
Non capitalisable	138	317	0	0	0	455
<b>Total</b>	<b>10 897</b>	<b>14 269</b>	<b>4 911</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30 077</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	8 069	10 465	3 683	0	0	22 217
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 828	3 805	1 228	0	0	7 861
<b>Total</b>	<b>10 897</b>	<b>14 269</b>	<b>4 911</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30 077</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	74%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET			RB-019
<b>Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB)</b>		<b>No de projet :</b>	<b>350001</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>CA-113</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

La STM s'est fixé l'objectif d'accroître la qualité de ses services de transport afin de consolider ses bases de clientèle et d'augmenter l'utilisation du transport en commun. Le *Plan de développement du réseau* identifie clairement la nécessité d'améliorer les temps de déplacement de la clientèle. Les diverses solutions exprimées dans ce plan ont été intégrées au *Plan de transport* de la ville de Montréal, qui propose la mise en place de 240 km de nouvelles voies possédant des mesures préférentielles pour les bus sur les axes à fort achalandage.

L'efficacité du transport en commun par bus dépend des conditions de circulation générales. Ainsi, pour augmenter l'achalandage et pour permettre au transport en commun de mieux se positionner par rapport à l'automobile, il est important de lui accorder des avantages marqués par le biais de mesures préférentielles.

Parmi les mesures proposées, on retrouve la mise en place de voies réservées, une amélioration de la signalisation, une amélioration des feux de circulation, la mise en place d'un système de détection des bus et la géométrie et le marquage de la chaussée. Il est prévu d'étudier de 3 à 5 axes chaque année d'ici 2018

Les mesures préférentielles proposées permettront de rendre le service plus fiable et plus efficace sur l'ensemble du parcours, axes complets ou aux points de congestion. Les mesures proposées ont démontré leur efficacité dans d'autres villes nord-américaines et européennes.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	14 069	16 820	17 139	15 760	83 265	147 052
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>14 069</b>	<b>16 820</b>	<b>17 139</b>	<b>15 760</b>	<b>83 265</b>	<b>147 052</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	12 256	12 615	12 854	11 820	62 449	111 994
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 813	4 205	4 285	3 940	20 816	35 058
<b>Total</b>	<b>14 069</b>	<b>16 820</b>	<b>17 139</b>	<b>15 760</b>	<b>83 265</b>	<b>147 052</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	76%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-020
<b>Réaménagement du terminus Elmhurst</b>			<b>No de projet :</b>	<b>350002</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>CA-113</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Cinq lignes desservent le terminus Elmhurst, incluant une ligne de nuit. Les infrastructures de ce terminus ne répondent plus aux besoins de la clientèle. Aucun abribus n'accommode les usagers aux arrêts, aux heures de pointe et un nombre important de bus demeurent sur la rue, faute de place dans le terminus. De plus, la sécurité y est déficiente faute d'éclairage. D'ailleurs, après 20h00, la ligne 51 – Boulevard Édouard-Montpetit ne fait plus d'arrêt dans la boucle du terminus pour des raisons de sécurité. Dans un avenir rapproché, la ligne 51, l'une des plus achalandée de la STM, pourrait utiliser des bus articulés. Dans sa configuration actuelle, le terminus ne pourrait donc plus être opéré adéquatement.

Le projet a comme objectif l'amélioration des conditions d'attente et la sécurité de la clientèle ainsi que l'augmentation de la capacité d'exploitation du terminus tout en assurant de meilleures conditions de sécurité des mouvements des bus. On vise également une meilleure intégration avec les infrastructures à proximité de la ligne de train Montréal - Dorion-Rigaud.

Ce projet consiste à acquérir et à réaménager le terrain adjacent au terminus actuel. Il prévoit :

- l'aménagement d'espaces piétonniers et véhiculaires dont l'accent est mis sur la sécurité;
- l'aménagement d'aires protégées et semi-protégées pour la clientèle;
- un éclairage pour augmenter le sentiment de sécurité;
- des outils d'information clientèles statiques et dynamiques;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations;
- des éléments de services périphériques comme des supports à vélo, des bancs et des poubelles;
- de la télésurveillance.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	28	592	3 816	0	0	4 436
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>592</b>	<b>3 816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 436</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	21	444	2 862	0	0	3 327
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	7	148	954	0	0	1 109
<b>Total</b>	<b>28</b>	<b>592</b>	<b>3 816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 436</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				RB-021
<b>Acquisition de 400 abribus</b>			<b>No de projet :</b>	<b>450000</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-108</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Le rôle du parc d'abribus, bien qu'il n'ait pas une incidence directe sur l'achalandage, a un effet direct sur la qualité des services. La stratégie de développement du réseau de bus prendra en considération le confort de la clientèle à l'arrêt. L'abribus constitue l'un des premiers éléments d'accueil au réseau de la STM.

La STM reçoit annuellement entre 25 et 50 demandes d'installation d'abribus par année provenant en majorité des clients mais également des municipalités et des arrondissements.

Avec le vieillissement de la population, les besoins en matière de confort à l'arrêt sont devenus une règle d'intervention de premier plan. De plus, plusieurs municipalités et arrondissements se sont dotés d'un plan de revitalisation de leurs artères principales ayant pour conséquence l'accélération du processus de remplacement des abribus.

En mars 2009, le président de la STM annonçait la tenue prochaine d'un concours de design pour la conception de 400 abribus à être installés au cours des prochaines années.

Une fois le prototype approuvé, la STM prévoit installer 100 abribus par année de 2010 à 2013

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	3 940	3 521	3 593	3 664	14 718
Non capitalisable	0	117	239	366	498	1 220
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4 057</b>	<b>3 760</b>	<b>3 958</b>	<b>4 162</b>	<b>15 938</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	2 955	2 641	2 694	2 748	11 038
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	1 102	1 119	1 264	1 414	4 900
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>4 057</b>	<b>3 760</b>	<b>3 958</b>	<b>4 162</b>	<b>15 938</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	69%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		RB-022	
<b>Infrastructure réseau des bus (RDA) – phase II</b>		<b>No de projet :</b>	<b>529997</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-109</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Ce projet consiste à ajouter un CT pour bus afin de disposer des installations requises pour recevoir les ajouts de bus et de personnel prévus dans le PAGASTC et dans le plan décennal 2009-2018 de la STM.

Le premier livrable concerne l'acquisition d'un terrain situé à l'intérieur d'un périmètre acceptable sur l'île de Montréal permettant une exploitation efficiente. Le site recherché doit avoir une superficie minimale de 70 000 mètres carrés, situé dans un secteur industriel.

Le deuxième livrable concerne la construction et la mise en service d'un nouveau CT pour 2012 ayant une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels de 40 pieds et 100 bus articulés de 60 pieds.

Ce projet permettra aussi d'aménager un CT efficient qui s'inscrit à l'intérieur du volet de développement durable dont la STM a fait une priorité dans son plan d'affaires. Ce nouveau centre permettra de prévoir des aménagements pour des bus qui auront de nouveaux modes de propulsion (gaz, hydrogène ou autres) dans un futur plus ou moins rapproché.

Ce CT additionnel aura le potentiel d'améliorer la répartition des bus sur le réseau, d'assurer la capacité globale requise pour exploiter le parc de bus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate par la Direction exécutive Exploitation.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	580	34 036	47 754	72 126	0	154 496
Non capitalisable	380	62	336	5 068	0	5 846
<b>Total</b>	<b>961</b>	<b>34 098</b>	<b>48 090</b>	<b>77 194</b>	<b>0</b>	<b>160 342</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	435	25 527	35 815	54 094	0	115 872
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	525	8 571	12 275	23 099	0	44 470
<b>Total</b>	<b>961</b>	<b>34 098</b>	<b>48 090</b>	<b>77 194</b>	<b>0</b>	<b>160 342</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	72%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				RB-023
<b>Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie et réaménagement du CT Legendre et de l'atelier de camions</b>		<b>No de projet :</b>	<b>529999</b>	
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-055</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Compte tenu des nouvelles acquisitions d'autobus articulés, plusieurs problèmes ont été identifiés quant à l'entretien et la réparation de ces véhicules sur nos installations actuelles.

Les installations actuelles ne peuvent recevoir des autobus articulés dont la longueur dépasse les 40 pieds. Enfin, la carrosserie des nouveaux véhicules sera composée de fibres de verre et de matériaux en composites. Les installations actuelles ne peuvent entretenir ce type de matériel.

La solution qui a été retenue nécessite la construction d'un nouveau centre de carrosserie d'une superficie de 93 000 pieds carrés et l'agrandissement du centre Legendre pour une superficie de 150 000 pieds carrés.

L'agrandissement du centre Legendre lui permettra d'augmenter sa capacité de 244 à 418 véhicules. Ces installations pourront recevoir ultérieurement les autobus articulés.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	89 454	33	0	0	0	89 487
Non capitalisable	1 027	0	0	0	0	1 027
<b>Total</b>	<b>90 481</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>90 514</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	67 090	25	0	0	0	67 115
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	23 391	8	0	0	0	23 399
<b>Total</b>	<b>90 481</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>90 514</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	74%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RB-024
<b>Programme de réfection des dalles de planchers, des aires de circulation et des stationnements</b>		<b>No de projet :</b>	<b>561908</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-005-1</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

La condition des dalles de béton et des surfaces de roulement des aires de circulation et de stationnement des différents centres de transport varient grandement d'un centre à l'autre, principalement en fonction de l'âge et de la sollicitation des surfaces.

Des travaux de réparation ou de remplacement doivent être réalisés afin d'assurer que ces surfaces soient maintenues en bonne condition d'utilisation, tout en limitant les coûts d'investissements et les inconvénients pour les opérations.

Jusqu'à maintenant, la réparation des surfaces était effectuée de façon localisée selon les besoins des différents utilisateurs. Le présent projet de réfection ajoute un volet préventif afin d'allonger la vie utile des surfaces. Ainsi, le programme de réfection vise à corriger certains problèmes de détérioration des surfaces ou à retarder leur détérioration par l'utilisation de méthodes préventives.

Mis à part le CT Frontenac, aucun travail de reconstruction majeur complet des surfaces n'est prévu. Les principales interventions préventives faisant partie du programme, telles que scellement de fissures et joints, application de scellants à béton et amélioration de drainage, visent à allonger la vie utile des surfaces actuelles.

Ces travaux permettront de maintenir en bon état les surfaces de roulement afin de réduire les dérangements aux opérations, de regrouper les réparations afin de profiter de prix plus compétitifs, de minimiser les inconvénients causés par les plus petites opérations réalisées à la pièce et de réduire les réparations coûteuses des joints de dalles.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	5 685	361	0	0	0	6 045
Non capitalisable	169	0	0	0	0	169
<b>Total</b>	<b>5 854</b>	<b>361</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 214</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	2 894	249	0	0	0	3 142
Gouvernement provincial	650	56	0	0	0	706
Agglomération de Montréal	650	56	0	0	0	706
STM	1 660	0	0	0	0	1 660
<b>Total</b>	<b>5 854</b>	<b>361</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 214</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	73%
---------------------------	-----

**FICHE DE PROJET** **RB-025**

**CT LaSalle : remplacement d'installations de levage**

**No de projet : 2195**

**No de R.E. :**

**Secteur :** Réseau des bus

**Catégorie d'actif :**

Machinerie, équipement, outillage

**Statut du projet :** À l'étude

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors des entretiens. Une installation est composée de plusieurs positions : une position lève un bus. Le CT LaSalle possède actuellement 17 positions pouvant donc soulever 17 bus simultanément.

Une position est composée de deux vérins, un vérin fixe et un vérin mobile. Ces vérins ont été installés en 1995. Leur durée de vie est de 16 ans. Ils seront donc en fin de vie utile en 2011. Pour prolonger leur durée de vie, une sécurisation est prévue en 2010 pour 4 positions (les plus critiques) et en 2011 pour les 13 autres positions. En 2013-2014, les vérins auront 18 à 19 ans, et il sera alors temps de les remplacer. La sécurisation prolonge la durée de vie du vérin de 3 ans au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires.

Le projet consiste à remplacer les installations de levage par des installations de levage enfouies de conception STM, afin d'assurer, au meilleur coût possible, la sécurité, la fiabilité et la disponibilité des installations de levage pour réaliser l'entretien des bus (dont les T-drive) au CT LaSalle.

Ces travaux devraient être réalisés de 2013 à 2015 à raison de 7 positions les deux premières années et 3 la dernière.

Ce projet s'inscrit dans le plan de remplacement et de sécurisation des installations de levage des centres de transport de 2009 à 2015.

**INVESTISSEMENTS**

	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	371	0	0	4 760	5 131
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>371</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 760</b>	<b>5 131</b>

**FINANCEMENT**

	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	278	0	0	3 570	3 848
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	93	0	0	1 190	1 283
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>371</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 760</b>	<b>5 131</b>

**POURCENTAGE DE SUBVENTION** 75%

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-026
<b>CT Mont-Royal : remplacement d'installations de levage</b>			<b>No de projet :</b>	<b>2219</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Une installation est composée de plusieurs positions, une position lève un bus.

Le CT Mont-Royal possède 8 positions d'atelier. Une position est composée de deux vérins, un vérin fixe et un vérin mobile. Ces vérins ont été installés en 1986. Leur durée de vie est de 16 ans. Ils sont donc en fin de vie utile. Pour prolonger leur durée de vie, deux sécurisations ont été effectuées : une en 2005 et l'autre en 2009. La sécurisation prolonge la durée de vie du vérin de 3 ans maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires, et donc plus utilisables. En 2012, les vérins devront impérativement être remplacés.

Ce projet consiste à remplacer les 8 positions d'atelier en 2012 par des installations de levage enfouies de conception STM.

Le remplacement d'une position, consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, une nouvelle dalle et y installer des nouveaux vérins de conception STM d'une durée de vie de 30 ans. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 30 000 livres au lieu de 20 000 livres. Elles seront donc capables de lever les bus de modèle T-Drive.

Le non-remplacement des installations de levage actuelles, entraînerait un arrêt de leur utilisation, donc l'arrêt des opérations d'entretien des bus du CT Mont-Royal.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	197	0	2 483	0	2 680
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>197</b>	<b>0</b>	<b>2 483</b>	<b>0</b>	<b>2 680</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	147	0	1 863	0	2 010
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	49	0	621	0	670
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>197</b>	<b>0</b>	<b>2 483</b>	<b>0</b>	<b>2 680</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RB-027</b>
<b>CT St-Denis : remplacement d'installations de levage</b>			<b>No de projet :</b>	<b>2220</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Une installation est composée de plusieurs positions : une position lève un bus.

Le CT St-Denis possède 13 positions : 12 positions d'atelier et 1 position de lavage. Une position est composée de deux vérins : un vérin fixe et un vérin mobile. Ces vérins ont été installés en 1989. Leur durée de vie est de 16 ans. Ils sont donc en fin de vie utile. Une sécurisation a été réalisée en 2008 afin de prolonger leur durée de vie. La sécurisation prolonge la durée de vie du vérin de 3 ans maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires et donc, plus utilisables. En 2011, les vérins auront 22 ans et devront être remplacés.

Le projet consiste à remplacer les installations actuelles par des installations de levage enfouies de conception STM. Par contre, le vérin à pneu ne sera pas remplacé dans le cadre de ce projet.

Le remplacement d'une position, consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, une nouvelle dalle et y installer des nouveaux vérins de conception STM d'une durée de vie de 30 ans. De plus, les nouvelles installations de levage seront capable de lever 30 000 livres au lieu de 20 000 livres, elles seront donc capable de lever les bus de modèle T-Drive.

Le non-remplacement des installations de levage actuelles, entraînerait un arrêt de leur utilisation, donc l'arrêt des opérations d'entretien des bus du CT St-Denis.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	206	3 734	0	0	3 940
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>206</b>	<b>3 734</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 940</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	154	2 800	0	0	2 954
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	52	934	0	0	986
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>206</b>	<b>3 734</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 940</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	<b>75%</b>
----------------------------------	------------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-028
Centre de carrosserie Legendre : acquisition d'équipement			No de projet :	529993
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau des bus	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement, outillage	
Statut du projet :	À l'étude			

Suite à la construction d'un nouveau centre de carrosserie d'une superficie de 93 000 pi<sup>2</sup> et de l'agrandissement du centre Legendre d'une superficie de 150 000 pi<sup>2</sup>, des besoins en équipements d'entretien ont été identifiés. Le projet consiste à faire l'acquisition d'équipements pour le centre de carrosserie à Legendre et ces équipements serviront à l'entretien des autobus. Ces acquisitions comprennent :

- équipements de décapage tels que des compresseurs dédiés, des plénum de ventilation et ventilateurs;
- balais mécanique;
- équipements de redressement de carrosseries autobus;
- équipements de sablage et de séchage de fibres de verre;
- une tour FD 2500;
- équipements de peinture à jet, plates-formes spécialisées;
- équipements de lavage hydrauliques et pneumatiques.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	570	0	0	0	570
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>570</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>570</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	570	0	0	0	570
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>570</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>570</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET				RB-029
<b>Remplacement de 4 minibus urbains</b>			<b>No de projet :</b>	<b>5003436</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Depuis 1988, la STM offre un service de transport en commun sur la ligne 251 – Sainte-Anne.

Pour se conformer au règlement adopté en 1987 par le conseil d'arrondissement de Sainte-Anne-de-Bellevue qui interdit la circulation des bus dans ses rues, la ligne 251 ne peut être desservie que par des minibus urbains. La durée de vie de ce type de véhicule est de 5 ans.

Le projet vise le remplacement en 2011 des quatre minibus urbains qui auront atteint la fin de leur vie utile. Ce remplacement permettra d'assurer le maintien d'un service de transport fiable et amélioré. À ce moment, les véhicules actuels auront un kilométrage moyen de 271 000 km, ce qui est supérieur au kilométrage maximal de 250 000 km pour les bus du Transport adapté, type de véhicules utilisés présentement.

La STM propose de remplacer les véhicules actuels par des minibus urbains de même gabarit.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	456	0	0	456
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>456</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	228	0	0	228
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	0	228	0	0	228
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>456</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	50%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RB-030
Identification d'un midibus commun au réseau régulier et au Transport adapté			No de projet :	90717
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau des bus	Catégorie d'actif :	Matériel roulant	
Statut du projet :	À l'étude			

Le projet consiste à réaliser une étude en vue d'identifier un midibus qui, selon sa configuration intérieure, servira à la fois pour le réseau régulier et pour le Transport adapté.

Le midibus devra permettre d'offrir un service sur des dessertes pour lesquelles les bus réguliers sont trop gros ou dont la capacité est trop grande pour l'achalandage prévu. Il devra également permettre au Transport adapté d'offrir le service sur le même type de parcours et dans les mêmes conditions que le minibus actuel.

Ces midibus devront avoir un système de propulsion propre comparativement aux systèmes actuels. Ils devront être d'environ 30 pieds de long.

Ils devront offrir un meilleur confort que ce qui est offert aujourd'hui, avoir un plancher bas, posséder une grande manœuvrabilité dans les rues étroites, résidentielles et dans les côtes et être en mesure de transporter une vingtaine de passagers assis en configuration bus standard et une capacité équivalente ou supérieure au bus actuel en configuration bus Transport adapté.

L'étude devra permettre de documenter les besoins opérationnels et techniques actuels pour l'acquisition de midibus, d'identifier les fournisseurs potentiels et de déterminer les délais et les enjeux liés à la livraison. L'étude portera également sur l'acquisition de deux midibus pour valider leur pertinence en regard des besoins identifiés et devrait permettre de valider, par le biais d'un projet de démonstration la capacité des midibus à satisfaire l'ensemble des besoins connus pour un petit bus de 30 pieds.

L'étude n'inclut pas l'acquisition des bus pour le service régulier.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	1 858	0	0	0	1 858
Non capitalisable	249	732	447	0	0	1 428
<b>Total</b>	<b>249</b>	<b>2 590</b>	<b>447</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 286</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	929	0	0	0	929
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	249	1 661	447	0	0	2 357
<b>Total</b>	<b>249</b>	<b>2 590</b>	<b>447</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 286</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	28%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RB-031</b>
<b>CT Mont-Royal : travaux de maintien en opération</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1294</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Tel que mentionné dans son *Plan décennal 2009 – 2018*, la STM prévoit augmenter l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012 et augmenter l'achalandage du transport en commun de 8 %.

Cela implique une augmentation du parc de bus qui doivent être stationnés dans les centres de transport existants. Le seul centre de transport qui permet d'accueillir ce surplus est le CT Mont-Royal. Ce centre devait être fermé, mais compte tenu des besoins immédiats, il est demandé de prolonger le maintien en opération pour 5 années additionnelles (2010 et 2014) en attente de la construction d'un nouveau centre de transport pouvant accueillir les besoins de surplus de véhicules par rapport au parc actuel de 1 600 bus.

Des interventions d'entretien sont toutefois nécessaires pour maintenir le fonctionnement sécuritaire du CT à cause de déficiences liées à la détérioration en fin de vie utile de certains items. Les travaux de maintien consistent principalement en des réparations partielles touchant : le pavage, l'architecture (maçonnerie, toiture), la structure, la mécanique du bâtiment (chauffage/ventilation), la mécanique générale (vérins), l'électricité du bâtiment (câblage, entrée électrique) et la sécurisation de certaines composantes ou équipements, s'il y a lieu.

La réalisation des travaux a pour objectif de maintenir le centre opérationnel et sécuritaire jusqu'en 2014. Les interventions seront échelonnées sur 5 ans (2009 à 2014) et touchent toutes les disciplines de l'ingénierie du bâtiment.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	1 400	499	500	500	2 899
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 400</b>	<b>499</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2 899</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	1 400	499	500	500	2 899
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 400</b>	<b>499</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2 899</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RB-032
<b>CT Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au centre de contrôle de bus (CCA)</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1651</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

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

La centralisation des panneaux d'alarme incendie au CCA permettrait de mieux respecter les codes de sécurité en vigueur et de réduire le temps d'intervention de nos équipes de prévention.

La centralisation des alarmes vers un poste de surveillance dédié permettrait aussi une économie importante de temps de recherche de la provenance du feu.

Elle permettrait à la STM une centralisation tout en rationalisant ses installations.

Parmi les avantages qui découlent de ce projet on peut citer :

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	59	206	618	883
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>206</b>	<b>618</b>	<b>883</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	44	154	464	662
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	0	15	51	155	221
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>206</b>	<b>618</b>	<b>883</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET		RB-033	
CT St-Michel : mise aux normes de l'éclairage de secours		No de projet :	1726
		No de R.E. :	
Secteur :	Réseau des bus	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./Infrastructures
Statut du projet :	À l'étude		

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

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

Les principaux travaux consistent à renouveler l'éclairage de secours, à installer de nouveaux panneaux de secours et à refaire le traçage piétonnier jaune au sol indiquant la direction des sorties de secours. On ajoutera également une sortie de secours dans un secteur qui pour le moment est un cul-de-sac.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	11	0	146	0	156
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>156</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	8	0	109	0	117
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	3	0	36	0	39
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>156</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RB-034	
CT Mont-Royal : réfection de toitures			No de projet :	2200
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau des bus	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./Infrastructures	
Statut du projet :	À l'étude			

Ce projet s'inscrit dans le cadre des recommandations d'une firme d'experts-conseils en bâtiments réalisé en 2006 ainsi qu'une étude diligente effectuée en 2008-2009. Finalement, une inspection des toitures a été réalisée en mai 2009 par le groupe architecture, en collaboration avec les couvreurs de la STM.

Ce projet comprend les travaux suivants :

- pour la toiture du dépôt, remplacement complet du complexe d'étanchéité, de l'isolant et des parapets ;
- pour les toitures des garages 1 et 2, remplacement complet du complexe d'étanchéité en ajoutant un nouveau panneau asphaltique sur le carton fibre existant ;
- pour la toiture du garage 3, remplacement complet du complexe d'étanchéité, de l'isolant et du pare-vapeur.

Les infiltrations d'eau peuvent accélérer le vieillissement de la structure du toit et détériorer des équipements d'exploitation à l'intérieur de ces bâtiments, augmentant ainsi les coûts ultérieurs de réfection de l'ensemble.

De plus, la structure du toit du garage 3 est en siporex, matériel très sensible à l'humidité. L'affaiblissement de cette structure pourrait éventuellement présenter des risques d'éclatement en surface.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	600	867	1 599	0	3 066
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>867</b>	<b>1 599</b>	<b>0</b>	<b>3 066</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	600	867	1599	0	3 066
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>867</b>	<b>1 599</b>	<b>0</b>	<b>3 066</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET		RB-035	
<b>Divers CT : agrandissement de locaux</b>		<b>No de projet :</b>	<b>529900</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

Au CT Anjou, l'espace actuel ne répond pas au besoin du personnel de soutien aux opérations d'entretien en terme d'espace et d'ergonomie d'aménagement. Ceci amène un facteur accru de difficulté pour offrir un service de soutien efficace au personnel d'entretien des véhicules.

Le projet porte sur l'agrandissement du bureau actuel des contremaîtres vers le côté est de 750 pieds carrés et son réaménagement pour accueillir le personnel supplémentaire, la construction, l'aménagement et l'agrandissement du local pour les contremaîtres et le personnel de soutien supplémentaire.

Compte tenu de la nouvelle organisation du travail dans les centres de transport, il y a un manque d'espace important dans le bureau actuel des contremaîtres.

Au CT Frontenac, le projet consiste à aménager un local situé à proximité de l'atelier mécanique, juxtaposé au bureau des contremaîtres, ce qui permettra d'accueillir le personnel de soutien à proximité de l'atelier mécanique

Le personnel féminin au service d'Exploitation et d'Entretien des bus est en hausse depuis quelques années au CT Anjou. La toilette des femmes à l'Exploitation bus est trop petite, la toilette et le vestiaire des femmes au service Entretien bus sont également trop petits.

Il n'y a actuellement qu'une seule toilette pour environ 60 femmes de l'Exploitation, alors que le *Code national du bâtiment – Canada 1995* en exige 3. Une toilette et une douche sont disponibles pour les 15 femmes de l'Entretien, alors que le même *Code national du bâtiment* exige 2 toilettes.

Le projet consiste à l'agrandissement de la toilette des femmes à l'Exploitation et l'agrandissement de la toilette et du vestiaire des femmes à l'Entretien bus.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	786	0	0	0	786
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>786</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>786</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	786	0	0	0	786
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>786</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>786</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		RB-036	
<b>Reconstruction du CT St-Denis</b>		<b>No de projet :</b>	<b>529994</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

Une étude de pré faisabilité pour un nouveau CT dans le secteur de Bellechasse est en cours présentement. Cette étude permettra d'évaluer la viabilité économique et opérationnelle d'une proposition d'implantation et d'un concept de bâtiment multi-niveaux déposés en juin dernier par la Ville de Montréal et l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie. L'étude d'avant-projet permettra de définir la viabilité d'un concept d'aménagement d'un centre de transport sur multi-niveaux en réalisant les études de circulation, de bruit, d'implantation, de qualité des sols, de vue volumétrique, de réhabilitation des sols des terrains St-Denis et Bellechasse, du meilleur usage des îlots St-Denis et Bellechasse et d'évaluation des coûts de construction.

Lorsque l'étude d'avant-projet sera complétée et entérinée par la direction de la STM et le Comité de maintien des actifs du conseil d'administration, d'autres études complémentaires seront entreprises pour compléter l'étude de faisabilité du nouveau CT dans le secteur de Bellechasse tels que :

- la définition fonctionnelle des besoins et plans d'aménagement détaillés;
- une caractérisation complémentaire des sites St-Denis et Bellechasse pour la décontamination des sols;
- une analyse de risques;
- une analyse de la valeur;
- l'acquisition du nouveau terrain et transfert de propriété;
- la certification LEED;
- etc.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	185	275	0	0	0	460
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>460</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	185	275	0	0	0	460
<b>Total</b>	<b>185</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>460</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

**FICHE DE PROJET** **RB-037**

**Bâtiment Crémazie : étude d'opportunités**

**No de projet :** 529995

**No de R.E. :**

**Secteur :** Réseau des bus

**Catégorie d'actif :**

Patrimoine immob./Infrastructures

**Statut du projet :** À l'étude

Construit en 1948, le bâtiment Crémazie est un atelier d'entretien bus abritant des activités d'entretien majeur (carrosserie et mécanique) et des activités de fabrication et de réusinage de pièces.

En 2007, la STM a mandaté une firme pour effectuer la mise à jour d'une étude réalisée en 2000 sur l'état du bâtiment Crémazie et des systèmes et équipements de bâtiment. Il en ressort que le bâtiment et ses systèmes sont vétustes. Le bâtiment requiert des investissements importants pour maintenir son intégrité, le rendre conforme aux règlements en vigueur, le rendre plus flexible et polyvalent aux besoins d'entretien actuels et futurs et améliorer les conditions de travail.

Le programme PAGASTC, mis de l'avant par le gouvernement du Québec, vise une augmentation de l'offre de services de 16 %, ce qui exercera une pression additionnelle sur nos équipements.

Ce projet vise à continuer l'étude des scénarios pour identifier la stratégie d'investissement qui permettra de répondre aux besoins de l'entretien bus et aux besoins d'autres secteurs de l'entreprise afin :

- d'améliorer l'efficacité des activités d'entretien majeur des bus (existantes et à venir);
- de répondre aux besoins engendrés par les nouvelles technologies sur les nouveaux bus à venir;
- de diminuer les coûts d'exploitation pour l'entreprise;
- d'éviter des dépenses majeures d'investissement de maintien en opération d'un bâtiment vétuste dont les fonctionnalités ne répondent pas aux besoins d'entretien des nouvelles technologies des prochaines générations de bus.

L'objectif de la phase de définition de l'étude sera :

- de préciser l'information des diverses études de pré faisabilité;
- de valider tous les besoins exprimés en pieds carrés;
- d'intégrer la vision 2010-2030 de l'entretien majeur bus;
- d'appliquer les meilleures pratiques de l'industrie dans l'élaboration de plans d'aménagement.

**INVESTISSEMENTS**

	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	205	220	0	0	0	425
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>220</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>425</b>

**FINANCEMENT**

	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	205	220	0	0	0	425
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>220</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>425</b>

**POURCENTAGE DE SUBVENTION** 0%

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RB-038
<b>Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus</b>		<b>No de projet :</b>	<b>625007</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

Le terminus Fairview est le plus important de la STM dans l'ouest du territoire de l'île de Montréal. Ce terminus dessert 17 lignes de bus dans des conditions d'aménagement et d'accessibilité difficiles. Le terminus, érigé en 1992, en plus de desservir les résidents de Pointe-Claire, sert de point de correspondance majeur avec les autres pôles d'activités dans l'ouest et le centre-ville de Montréal. Plus de 15 000 personnes transitent par ce terminus à chaque semaine. La capacité d'accueil du terminus ne permet pas de regrouper toutes les activités sur le même site.

Les approches au terminus sont hautement problématiques et n'aident pas à assurer la régularité du service bus. L'intersection Brunswick / Saint-Jean, là où circulent la majorité des lignes de bus, est d'ailleurs identifiée comme l'un des carrefours les plus congestionnés de tout le territoire de l'île de Montréal. On accuse de façon récurrente des retards et des congestions qui ne se limitent pas qu'aux heures de pointe.

L'un des enjeux principaux consiste à identifier un programme d'interventions qui favorise avant tout les conditions d'accès et de manœuvres en périphérie du terminus pour réduire les pertes de temps et accroître la régularité du service de bus. D'autre part, le terminus de bus doit être revu afin de maximiser la capacité d'accueil, de favoriser les conditions d'accès et de circulation tout en augmentant la sécurité des mouvements autos / bus / piétons.

Le scénario retenu combine des interventions sur le réseau artériel (mesures préférentielles) et une relocalisation du terminus Fairview en site propre, non partagé avec la circulation locale. Les mesures préférentielles touchent tout système de contrôle des feux, voies réservées et réaménagement géométrique des voies de circulation aux accès du terminus.

De plus, avec cette solution, le terminus pourra intégrer tous les nouveaux services qui verront le jour à moyen et à long terme.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	103	1 695	19 714	1 116	0	22 628
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>1 695</b>	<b>19 714</b>	<b>1 116</b>	<b>0</b>	<b>22 628</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	77	1 271	14 785	837	0	16 971
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	26	424	4 928	279	0	5 657
<b>Total</b>	<b>103</b>	<b>1 695</b>	<b>19 714</b>	<b>1 116</b>	<b>0</b>	<b>22 628</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET		RB-039	
<b>Terminus Newman/Lafleur : remplacement du terminus Monette/Lafleur</b>		<b>No de projet :</b>	<b>625009</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau des bus	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

La STM opère depuis 1992 le terminus Monette/Lafleur situé dans l'arrondissement de LaSalle, entre les deux bretelles de circulation du pont Honoré-Mercier. Il fut construit dans le cadre du plan de relance de la STM au même moment que la révision de la desserte globale du territoire de Ville LaSalle.

L'arrondissement n'a pas le droit de permettre un empiètement sur ce site sans la permission du ministère des Transports du Québec (MTQ). Le ministère a accordé à la STM la permission d'aménager un terminus. L'entente sous forme de permission de voirie qui fut signée par les parties prévoyait une clause permettant au ministère de reprendre ses droits d'utilisation en cas de reconstruction ou de réfection des approches du pont.

La STM a été informée par le ministère, en décembre 2008, que les espaces sont requis à compter du 30 août 2009, et ce, pour une période minimale de 3 à 5 ans. Bien que le MTQ souhaite redonner l'usage de cet espace après la réalisation de ses travaux, il appert que le site ne présentera pas les mêmes dimensions géométriques empêchant ainsi sa fonctionnalité optimale.

À titre de mesures d'atténuation, la STM et les autorités de l'arrondissement de LaSalle se sont entendues pour relocaliser temporairement toutes les activités du terminus Monette/Lafleur.

Le projet consiste donc à construire un terminus sur un nouveau site, mieux adapté aux besoins actuels et futurs de la STM.

Six lignes de bus auront leur point de rabattement au terminus. La principale ligne est la 106 Newman (506 – Voie réservée Newman aux heures de pointe) qui dessert l'axe du boulevard Newman considéré comme le plus achalandé du territoire de LaSalle. La majorité des lignes offrent un point de contact avec le réseau du métro via la station Angrignon. Dans un contexte de terminus permanent, celui-ci devra être en mesure d'accueillir minimalement une nouvelle ligne de bus et des véhicules de type articulé.

Le projet prévoit :

- l'aménagement d'espaces piétonniers et véhiculaires dont l'accent est mis sur la sécurité;
- l'aménagement d'aires protégées et semi-protégées pour la clientèle;
- un éclairage qui augmente le sentiment de sécurité;
- des outils d'informations clientèles statiques et dynamiques, des éléments de services périphériques;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations;
- des mesures préférentielles pour bus aux accès du terminus (feux, boucles de détection, nouveaux contrôleurs, etc.);
- des éléments de services périphériques (supports à vélo, bancs, poubelles, etc.);
- de la télésurveillance.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	376	1 308	3 809	0	5 492
Non capitalisable	0	71	73	74	0	218
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>447</b>	<b>1 381</b>	<b>3 883</b>	<b>0</b>	<b>5 711</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	282	981	2 857	0	4 120
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	165	400	1026	0	1 591
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>447</b>	<b>1 381</b>	<b>3 883</b>	<b>0</b>	<b>5 711</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	72%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RM-001
<b>Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1650</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-113</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Le robot souffleur de l'atelier Honoré-Beaugrand a été installé en 1989. Le système de soufflage robotisé est un système de nettoyage qui utilise le principe de jets d'air comprimé dirigés pour déloger et nettoyer les poussières accumulées principalement sous la caisse et sur les bogies des voitures de métro. Le soufflage des voitures est essentiel au maintien de la fiabilité et de la sécurité.

Le robot souffleur ne fonctionne plus. Plusieurs équipements techniques de base doivent faire l'objet d'une mise à niveau majeure. De plus, plusieurs pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché.

Le projet consiste à installer un nouveau système de soufflage avec console à écran tactile permettant de voir le système dans son ensemble ainsi que les différentes alarmes pouvant survenir lors du nettoyage.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	332	0	2 788	0	3 120
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>332</b>	<b>0</b>	<b>2 788</b>	<b>0</b>	<b>3 120</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	249	0	2 091	0	2 340
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	83	0	697	0	780
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>332</b>	<b>0</b>	<b>2 788</b>	<b>0</b>	<b>3 120</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RM-002</b>
<b>Réno-Systèmes - phases I et II</b>		<b>No de projet :</b>	<b>290011</b>	
		<b>No de R.E. :</b>	<b>CA-116 et R-058</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

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

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

Le projet vise donc le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial.

Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation et accessibilité au métro), les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de Centre de contrôle et de télécommunication.

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

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	663 491	154 261	103 800	41 348	0	962 900
Non capitalisable	2 663	71	0	0	0	2 733
<b>Total</b>	<b>666 153</b>	<b>154 332</b>	<b>103 800</b>	<b>41 348</b>	<b>0</b>	<b>965 634</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	72 984	0	0	0	0	72 984
Gouvernement provincial	424 634	115 696	77 850	31 011	0	649 191
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
AMT	26 540	0	0	0	0	26 540
STM	141 996	38 636	25 950	10 337	0	216 919
<b>Total</b>	<b>666 153</b>	<b>154 332</b>	<b>103 800</b>	<b>41 348</b>	<b>0</b>	<b>965 634</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	<b>78%</b>
----------------------------------	------------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-003
<b>Atelier GR : modification et standardisation des vérins servant aux voitures de métro</b>			<b>No de projet :</b>	<b>438</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-057</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Au cours des dernières années, la STM a apporté plusieurs améliorations et a standardisé les installations de vérins des réseaux du métro et des bus. Entre autres, au niveau du métro, plusieurs problématiques de fonctionnement, comme les vibrations, ont été résolues. De plus, une bonne partie des vérins servant à l'entretien des voitures de métro MR-63 ont été reconditionnés. Ces installations datent de l'ouverture du métro en 1966.

Du côté de la Grande révision (GR), où l'on entretient les voitures MR-73, les installations datent de 1983. Les vérins de marque PH sont en bonne condition. Par contre, certaines composantes hydrauliques et mécaniques présentent une usure générale nécessitant un remplacement.

On observe de plus en plus de fuites hydrauliques dues à l'usure générale des composantes. Les valves de type ÉCO, ne sont plus disponibles, et il n'y a plus de pièces de rechange sur le marché. Dans l'ensemble, ces installations ne sont plus standards et sont difficiles d'entretien comparativement à ce qui se fait aujourd'hui sur le marché.

Le projet, qui devrait se terminer en 2012, consiste à réaliser, en mode planifié, le remplacement de diverses composantes hydrauliques et mécaniques pour les installations de vérins servant à l'entretien des voitures MR-63 et MR-73 de la GR Réseau du métro.

Ce projet permettra de maintenir de façon sécuritaire et fiable les activités d'entretien du Réseau du métro. La planification de ces travaux permettra d'optimiser les interventions, d'éviter des réparations curatives et d'assurer le maintien du service à la clientèle.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	400	206	190	0	0	796
Non capitalisable	116	0	0	0	0	116
<b>Total</b>	<b>516</b>	<b>206</b>	<b>190</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>911</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	276	142	131	0	0	549
Gouvernement provincial	62	32	30	0	0	123
Agglomération de Montréal	62	32	30	0	0	123
STM	116	0	0	0	0	116
<b>Total</b>	<b>516</b>	<b>206</b>	<b>190</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>911</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	87%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RM-004</b>
<b>Postes de ventilation des prolongements : mise aux normes</b>			<b>No de projet :</b>	<b>721709</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-053</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

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

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

Les travaux permettront d'ajouter des silencieux, d'isoler les postes au niveau acoustique, de modifier les équipements pour que les moteurs émettent moins de bruit, de construire des cheminées au-dessus des postes et de construire un autre poste.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	346	543	554	1 130	1 067	3 641
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>346</b>	<b>543</b>	<b>554</b>	<b>1 130</b>	<b>1 067</b>	<b>3 641</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	238	375	382	780	737	2 512
Gouvernement provincial	54	84	86	175	165	564
Agglomération de Montréal	54	84	86	175	165	564
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>346</b>	<b>543</b>	<b>554</b>	<b>1 130</b>	<b>1 067</b>	<b>3 641</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	100%
----------------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-005
<b>Implantation de zones-test à microprocesseur</b>			<b>No de projet :</b>	<b>9980345</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>CA-52</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Les zones-test installées à chaque terminus du métro servent à contrôler des paramètres vitaux des trains. L'équipement au sol détecte le gonflement des pneus porteurs et des pneus de guidage ainsi que "le shuntage" adéquat des rails par les frotteurs de masse et les frotteurs négatifs.

Les premiers équipements de traitement des zones-test ayant été installés sont de type électromécanique et les composants de base, les relais et commutateurs séquentiels, sont maintenant désuets et ne sont plus disponibles sur le marché.

Pour pallier cette situation et pour uniformiser les zones-test, une nouvelle technologie à micro-ordinateur de type industriel a été proposée. La technologie informatique permet de mieux détecter les anomalies des pneus porteurs et de guidage ainsi que des frotteurs négatifs et de masse. Cette technologie permet également d'ajouter des fonctions complémentaires telles que l'autodiagnostic, la saisie de plus d'un défaut et l'identification des cinq derniers trains.

Un contrat a été octroyé à la compagnie SNÉMO pour la fabrication des équipements qui ont été livrés fin 2002. Le projet est en phase d'installation et devrait être complété en 2010.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	1 204	171	0	0	0	1 375
Non capitalisable	25	0	0	0	0	25
<b>Total</b>	<b>1 229</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 400</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	903	128	0	0	0	1 031
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	326	43	0	0	0	369
<b>Total</b>	<b>1 229</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 400</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	74%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET				RM-006
<b>Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE</b>			<b>No de projet :</b>	<b>721866</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-087</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel informatique	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Le prolongement du métro vers Laval, le programme Réno-systèmes, de même que le projet Vente et Perception entraînent l'ajout ou le remplacement de nombreux équipements fixes du métro.

Les nouveaux équipements n'ont pas la même durée de vie ni la même courbe d'usure que les équipements précédents et viennent changer les façons de faire l'entretien. Ils comportent, entre autres, des fonctionnalités de transmission d'alarmes et d'indicateurs d'état, dont ne disposaient pas les équipements antérieurs. La mise en place du nouveau réseau de télétransmission du métro facilite le transfert d'information.

Afin de rencontrer les objectifs de maintien du niveau de fiabilité des équipements fixes, de réduction du coût total de propriété des actifs et d'amélioration de l'efficacité des interventions, les centres d'entretien du métro se doivent d'optimiser le processus de gestion de l'entretien des actifs et de se doter d'un système de gestion intégré de l'entretien associé à un système historien d'analyse prédictive des données de fonctionnement.

Le projet consiste donc à implanter une solution intégrée de gestion de l'entretien des actifs EEF ayant le contenu suivant :

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

Ce projet permet une amélioration de la gestion de l'inventaire des actifs par une structuration et une documentation centralisée. Il permet également l'entretien prédictif des actifs par la collecte et l'analyse des alarmes issues des équipements. Enfin, il permet une optimisation de la gestion des interventions d'entretien par une meilleure planification des coûts.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	3 307	3 355	717	0	0	7 379
Non capitalisable	1 158	341	179	0	0	1 678
<b>Total</b>	<b>4 465</b>	<b>3 696</b>	<b>896</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 057</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	4 465	3 696	896	0	0	9 057
<b>Total</b>	<b>4 465</b>	<b>3 696</b>	<b>896</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 057</b>

<b>POURCENTAGE EN SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-007
<b>Remplacement des voitures de métro</b>			<b>No de projet :</b>	<b>230005</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-042</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Les voitures de métro MR-63 au nombre de 336 (45% du parc), ont été achetées lors de l'ouverture du métro en 1966. Avec ses 42 années de service, leur disponibilité diminuera significativement au cours des prochaines années compte tenu de la désuétude de plusieurs de ses systèmes. Malgré les travaux de rénovation réalisés au cours des dernières années, ces voitures ont atteint leur durée de vie utile et devront être remplacées.

Les nouvelles voitures de métro prévues représenteront un changement significatif pour la clientèle. La fiabilité de ce nouveau matériel aura des effets positifs sur la livraison du service car le taux d'immobilité prévu atteindra le niveau de 10% en 2018. Elles seront également davantage sécuritaire pour la clientèle, avec des trains de type BOA non découpables. La capacité d'embarquement sera augmentée de 15% (115 passagers par voiture) par rapport aux voitures de première génération et les voitures seront universellement accessibles.

Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, l'aménagement des nouvelles voitures sera étudié afin d'améliorer la fonctionnalité et l'attrait du transport en commun de la population.

La STM est actuellement en négociation de contrat pour l'acquisition des nouvelles voitures de métro. Les données présentées au présent PTI sont les données présentées au PTI 2009-2011 et seront ajustées au besoin lorsque les négociations seront conclues.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	32 702	320 724	152 735	125 564	558 948	1 190 674
Non capitalisable	918	1 276	1 265	4 436	1 432	9 326
<b>Total</b>	<b>33 620</b>	<b>322 000</b>	<b>154 000</b>	<b>130 000</b>	<b>560 380</b>	<b>1 200 000</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	24 526	240 543	114 551	94 173	419 211	893 006
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	9 094	81 457	39 449	35 827	141 169	306 995
<b>Total</b>	<b>33 620</b>	<b>322 000</b>	<b>154 000</b>	<b>130 000</b>	<b>560 380</b>	<b>1 200 000</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET			RM-008
<b>Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) – phase II</b>		<b>No de projet :</b>	<b>683191</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-104</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

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

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

Les nombreuses plaintes formulées par les opérateurs de métro au cours des années en rapport avec l'exiguïté des lieux et l'inconfort ressenti sur les sièges laissent supposer que les contraintes ergonomiques actuelles et les vibrations pourraient constituer des risques d'atteinte à la santé. D'ailleurs, une étude menée en 2004, conclue que l'espace pour placer confortablement les jambes en position assise est insuffisant pour les opérateurs.

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	757	820	912	749	0	3 238
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>757</b>	<b>820</b>	<b>912</b>	<b>749</b>	<b>0</b>	<b>3 238</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	568	615	684	562	0	2429
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	189	205	228	187	0	809
<b>Total</b>	<b>757</b>	<b>820</b>	<b>912</b>	<b>749</b>	<b>0</b>	<b>3 238</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	75%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-009
<b>Remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73</b>			<b>No de projet :</b>	<b>683204</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-113</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Matériel roulant	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Les voitures MR-73 ont plus de 32 ans de services et ont parcouru plus de 2 500 000 km. Les suspensions de porte sont d'origine. Il n'existe aucun programme d'entretien majeur sur ces composants et ils montrent des signes de fatigue et une baisse importante de fiabilité. Depuis 2004, leur fiabilité est en baisse de 35 %.

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

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	5	12	1 218	3 338	5 829	10 402
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>1 218</b>	<b>3 338</b>	<b>5 829</b>	<b>10 402</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	4	9	914	2 503	4 372	7 802
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1	3	304	835	1 457	2 600
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>1 218</b>	<b>3 338</b>	<b>5 829</b>	<b>10 402</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	75%
----------------------------------	-----

FICHE DE PROJET				RM-010
<b>Plateau Youville : réfection de la tuyauterie de gicleurs</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1061</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-084</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

La majorité des réseaux de gicleurs du plateau Youville date de plus de 40 ans. Certaines parties du réseau ont été refaites, mais la grande majorité date de l'origine des édifices. Selon le NFPA 25, article 5.3.1.1.1, nous devons procéder à une vérification complète de nos réseaux de gicleurs, car leur durée de vie est de 50 ans. Passé cette date, il est recommandé de changer les parties défectueuses du réseau qui ne réussissent pas les tests. Par la suite, des tests et des inspections complètes devront être réalisés à une fréquence de 10 ans.

L'objectif de ce projet est de remplacer les zones qui ont atteint leurs limites en matière d'usure de tuyauterie.

En mars 2006, une firme a été mandatée pour effectuer une prise de mesure d'épaisseur des tuyaux d'incendie afin d'en déterminer l'usure.

À la suite des résultats du rapport d'intervention de la firme, nous pouvons constater les faits suivants :

- les zones les plus à risques sont les zones les plus vieilles (plus de 40 ans) et les zones constituées de tuyauterie en acier noir cédule 40;
- les épaisseurs des parois mesurées dans les zones 1, 2, 3 et 4 identifiées dans le rapport, sont à la limite des épaisseurs minimales exigées ou en dessous;
- les zones 10, 11, 12, 13, 14 et 15 sont des réseaux en tuyauterie d'acier cédule 10 et sont presque rendus à leur limite sans toutefois les dépasser.

Trois types d'interventions sont à prévoir : le remplacement des réseaux, la surveillance planifiée de l'état du réseau existant et la mise en place de la supervision des valves d'alimentation.

Les impacts d'un tel projet sont indirects, car ils touchent principalement la sécurité des lieux de travail des employés d'entretien. La sécurité des ateliers permettra de préserver la fiabilité du métro en cas d'incendie des ateliers.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	27	231	0	0	0	258
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>231</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>258</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	19	159	0	0	0	178
Gouvernement provincial	4	36	0	0	0	40
Agglomération de Montréal	4	36	0	0	0	40
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>231</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>258</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-011
<b>Station Beaubien : réfection des dalles de plancher des édicules</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1105</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-085</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

À l'automne 2005, en préparation à cette étude préliminaire, une étude détaillée de l'état de la dalle d'édicule a été réalisée par une firme. Cette étude consistait à effectuer un relevé de potentiel de corrosion des faces supérieures et inférieures de la dalle d'édicule suivi d'un relevé de dommages sous la dalle.

L'analyse des résultats démontre une forte corrosion des armatures dans tout le secteur des portes papillons et des grilles gratte-pieds ainsi que dans le secteur des tourniquets.

Pour le reste de la dalle d'édicule, la majorité des barres d'armature supérieures démontrent une activité de corrosion qui peut engendrer, d'ici 2 à 3 ans, la délamination du béton si aucune intervention n'est faite pour protéger ces armatures.

Finalement, l'ensemble des infrastructures tel le pavage, les trottoirs, la clôture pour la boucle de bus démontrent des signes de détérioration importante. Le trottoir sur lequel les usagers attendent le bus comporte des dénivelés et des crevasses importantes pouvant incommoder la clientèle.

Le projet consiste à réaliser les travaux de réfection pour corriger complètement les désordres observés au niveau de l'édicule et de l'aménagement extérieur.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	77	902	0	0	0	979
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>902</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>979</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	53	622	0	0	0	675
Gouvernement provincial	12	140	0	0	0	152
Agglomération de Montréal	12	140	0	0	0	152
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>902</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>979</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

FICHE DE PROJET		RM-012	
<b>Réseau du métro - Tunnel L4 : travaux de remplacement de la tuyauterie d'incendie</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1117</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-084</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

Le réseau d'alimentation des cabinets d'incendie de la ligne 4 nécessite des réparations. L'objectif visé par ce projet est de s'assurer de la fiabilité du système de protection contre les incendies de cette ligne par une remise à niveau et un maintien optimal de l'état des différents éléments qui le composent.

Les résultats du rapport d'inspection nous amènent à constater les faits suivants :

- les vannes d'isolement des cabinets incendie sont très corrodées rendant difficile, voire impossible, leur manipulation (fermeture, ouverture), leur remplacement est à prévoir à court terme;
- les épaisseurs de paroi des conduites mesurées dans le réseau (16 mesures) démontrent que celles-ci respectent les épaisseurs minimales exigées par les normes de l'industrie. Une surveillance périodique par ultrason (3 échantillonnages par an) est à prévoir à moyen terme dans le cadre d'un plan d'entretien préventif afin de s'assurer de la fiabilité du réseau tout au long de sa vie utile. Les différents éléments constituant les chambres de vannes des entrées d'eau sont dans un état de corrosion avancée.

Le projet consiste à remplacer les 64 vannes d'isolement, les 32 cabinets incendies de la ligne 4 et composantes (vanne d'arrêt, clapet anti-retour, tuyauterie de raccord) et les trois chambres de vannes des entrées d'eau soit celles de Bonsecours, de l'île Ste-Hélène et de l'île Notre-Dame.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	5	136	137	0	0	277
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>136</b>	<b>137</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>277</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	3	94	94	0	0	191
Gouvernement provincial	1	21	21	0	0	43
Agglomération de Montréal	1	21	21	0	0	43
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>136</b>	<b>137</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>277</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-013
<b>Station Guy-Concordia : réfection de dalles de plancher des édicules</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1252</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-084</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Au cours de l'automne 2005, des mandats d'inspection visuelle pour chacune des disciplines (structure, mécanique et électricité) ont été réalisés dans les stations du réseau initial. Les recommandations du consultant en structure, à la station Guy-Concordia, consistent à effectuer des travaux au niveau des systèmes de drainage de la voûte, à refaire au complet le plancher de l'édicule St-Mathieu et à réparer le béton dans des locaux techniques situés sous les escaliers mécaniques de la sortie St-Mathieu.

Plusieurs infiltrations d'eau sont présentes à cette station. Les infiltrations non contrôlées engendrent une dégradation des revêtements architecturaux, de la structure et des équipements électriques.

Ces problèmes sont causés par des débordements d'eau provenant des grilles gratte-pieds qui ne comportent pas de bassins de captation drainés adéquatement. L'eau s'accumule sur le plancher et le rend glissant. Il y a des plaintes de la clientèle et des employés d'entretien qui doivent évacuer l'eau du plancher à l'aide d'aspirateurs. De plus, la présence d'eau sur le plancher de l'édicule cause des problèmes d'infiltrations dans les locaux techniques.

Le projet consiste à réaliser les travaux de réfection pour corriger complètement les désordres observés dans le secteur du tunnel piétonnier des sorties des rues St-Mathieu et Guy. Les travaux consistent principalement à :

- enlever le fini de plancher sur la surface complète aux deux édicules;
- démolir sur sa pleine épaisseur la dalle de l'édicule de la sortie St-Mathieu;
- refaire les grilles gratte-pieds avec bassins drainés aux deux édicules;
- refaire au complet la membrane du plancher aux deux édicules;
- installation d'armature chauffante dans le mortier autour des grilles gratte-pieds ;
- réfection des revêtements architecturaux situés dans les portions où il y a des infiltrations;
- réfection des systèmes électriques 600 Volts et moins, localisés dans ces deux sorties. (Non inclus : tous les travaux requis dans les tunnels de services et sur les quais qui sont prévus dans le programme Réno-stations II);
- réfection des services mécaniques des deux chambres mécaniques situées sous les planchers d'édicule et dans des locaux adjacents. (Non inclus : tous les systèmes mécaniques situés dans le tunnel de service et sur les quais qui sont inclus dans le programme Réno-stations II).

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	53	618	268	0	0	939
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>618</b>	<b>268</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>939</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	37	427	185	0	0	647
Gouvernement provincial	8	96	41	0	0	146
Agglomération de Montréal	8	96	41	0	0	146
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>618</b>	<b>268</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>939</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RM-014</b>
<b>Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1257</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-094</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Dans les stations du réseau initial, certaines composantes électriques datent de l'origine du métro en 1966. Dans ces stations, une grande partie du filage de l'alimentation à 120 et 600 Volts datant de cette époque a vu son isolant se détériorer grandement au cours des ans. On y a aussi constaté une détérioration avancée de plusieurs pièces d'équipement.

Certaines pièces ne seront bientôt plus disponibles sur le marché. Cette difficulté à trouver des pièces affecte plusieurs équipements dont les commutateurs de transfert automatiques et les disjoncteurs à 3 pôles. Quant aux transformateurs de distribution, ils ont dépassé leur durée de vie et plusieurs présentent un niveau de chaleur trop élevé.

D'autres pièces sont fonctionnelles, mais ne respectent plus les normes en vigueur. C'est le cas d'une partie des conduits installés en surface. Enfin, plusieurs équipements métalliques sont corrodés au point où ils ne peuvent plus remplir leur fonction adéquatement.

La solution consiste à remplacer les équipements dont l'utilisation présente un risque important, ceux pour lesquels la disponibilité des pièces est limitée et ceux dont l'installation doit être rendue conforme aux normes et règlements en vigueur.

Afin d'améliorer la fiabilité du service aux usagers et la sécurité des employés, le projet retenu consiste à procéder au remplacement de la distribution électrique dans son ensemble. Il est en effet préférable de remplacer l'ensemble des pièces désuètes et non seulement celles qui sont dans un état lamentable. Ceci permet de réaliser les travaux de façon plus efficace et éventuellement à moindre coût que si on ne remplaçait que les équipements désuètes lorsqu'ils brisent.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	970	618	0	0	0	1 588
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>970</b>	<b>618</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 588</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	670	426	0	0	0	1 096
Gouvernement provincial	150	96	0	0	0	246
Agglomération de Montréal	150	96	0	0	0	246
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>970</b>	<b>618</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 588</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	100%
----------------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-015
Station Crémazie : corrections des infiltrations aux Habitations Henri-Gratton			No de projet :	1273
			No de R.E. :	R-094
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./infrastructures	
Statut du projet :	Autorisé			

Faisant partie du réseau initial, la station Crémazie a été construite au milieu des années 60 et comporte deux édicules situés sur les côtés nord et sud du boulevard Métropolitain. L'édicule sud est intégré à l'édifice Henri-Gratton, propriété de l'Office d'Habitation Municipale.

Les travaux réalisés dans le cadre du projet consistent principalement à :

- démolir certaines parties sur la pleine épaisseur et d'autres parties en surface seulement du plancher de l'édicule et à reconstruire avec les grilles gratte-pieds munies de bassins drainés incluant les planchers chauffants intérieurs et extérieurs (superficie totale 44 mètres carrés);
- enlever et réinstaller le fini architectural des planchers et des marches d'escaliers;
- installer la membrane d'étanchéité sur les superficies réparées et celle des marches d'escalier (superficie totale : 80 mètres carrés).

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	189	155	0	0	0	344
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>189</b>	<b>155</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>344</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	189	155	0	0	0	344
<b>Total</b>	<b>189</b>	<b>155</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>344</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

FICHE DE PROJET		RM-016	
<b>Diverses stations : ajout d'éclairage</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1605</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-102</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé		

La STM reçoit plusieurs plaintes des usagers concernant l'éclairage du métro au niveau des aires de circulation et plus précisément des escaliers. Après une vérification des lieux faisant l'objet de plaintes, il a été constaté qu'à certains endroits, l'éclairage s'avère non conforme au CNB (50 lux minimum requis) :

LISTE DES STATIONS NON CONFORMES AU CNB	
1	Station Mont-Royal, éclairage extérieur autour de l'édicule
2	Station Côte-des-Neiges, éclairage au-dessus des escaliers
3	Station Viau, éclairage au-dessus des escaliers
4	Station Jean-Talon, éclairage au-dessus des escaliers
5	Station Vendôme, éclairage au-dessus des escaliers PE-299, PE-298 et PE-297
6	Station Fabre ouest, éclairage au-dessus des escaliers PE-198 et PE-199
7	Station Lionel-Groulx, éclairage au-dessus des bancs au niveau des quais.
8	Station Côte-Ste-Catherine, éclairage des 2 entrées au niveau de la rue
9	Station Guy-Concordia, éclairage au-dessus des escaliers PE0298 et PE-0398
10	Station Jarry, éclairage extérieur à la sortie secondaire (adresse 8077, Berri)
11	Station Lucien-L'Allier, éclairage extérieur
12	Station Acadie, éclairage au-dessus des escaliers

La solution retenue consiste à ajouter des appareils d'éclairage pour répondre aux exigences du CNB, tout en considérant les contraintes au niveau de l'architecture.

Il en découlera une meilleure satisfaction de la clientèle.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	26	225	0	0	0	251
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>251</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	18	155	0	0	0	173
Gouvernement provincial	4	35	0	0	0	39
Agglomération de Montréal	4	35	0	0	0	39
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>225</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>251</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	100%
----------------------------------	------

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-017
<b>Réseau du métro : remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel</b>			<b>No. de projet :</b>	<b>186</b>
			<b>No. de R.E. :</b>	<b>R-049</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Plusieurs valves qui alimentent les tunnels en eau pour la protection incendie ont été installées en 1966-67 lors de la construction du réseau initial. Ces valves ont atteint la fin de leur vie utile.

Afin de s'assurer d'un fonctionnement adéquat des valves situées aux 960 points d'eau dans le tunnel du métro, la STM doit remplacer 1920 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

Ces travaux auront comme impact l'amélioration de la sécurité dans le métro.

### INVESTISSEMENTS

	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	380	52	0	0	0	432
Non capitalisable	191	0	0	0	0	191
<b>Total</b>	<b>572</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>624</b>

### FINANCEMENT

	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	263	36	0	0	0	298
Gouvernement provincial	59	8	0	0	0	67
Agglomération de Montréal	59	8	0	0	0	67
STM	191	0	0	0	0	192
<b>Total</b>	<b>572</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>624</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	69%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>		<b>RM-018</b>	
<b>Atelier GR : réfection des systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVAC) - phases I et II</b>		<b>No de projet :</b>	<b>562137-00</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-005</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé	<b>Précision de l'estimation :</b>	

L'atelier GR est intégré à un vaste ensemble de bâtiments formant le complexe du Plateau Youville, soit des ateliers de réparation (atelier GR, atelier PR, atelier Villeray, atelier de la Voie, Faisceau Youville, usine Crémazie et chaufferie) et un édifice à bureau (Tour GR).

Les installations mécaniques suspendues des systèmes CVAC dans l'atelier initial datent de 1965 et les installations des systèmes en appentis datent de 1983 et sont rendues en fin de vie utile.

La STM a mandaté une firme de consultants pour l'assister dans l'analyse des installations existantes, le développement du concept et le choix de solutions pour les systèmes et équipements CVAC pour l'ensemble du complexe Youville.

À la suite de cette analyse, il a été décidé de remplacer le système actuel de l'atelier GR, de réaliser quelques travaux connexes sur les systèmes autonomes au toit ainsi que d'enlever des chaudières auxiliaires au gaz afin de les remplacer par des échangeurs vapeur/eau chaude alimentés en vapeur provenant directement de la chaufferie principale – Youville.

Du point de vue développement durable, le remplacement des chaudières au gaz par des échangeurs à tubes alimentés par la chaufferie permettra de diminuer les rejets de CO<sub>2</sub> du complexe Youville. Plusieurs équipements de récupération d'énergie sont également prévus.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	9 169	588	0	0	0	9 757
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>9 169</b>	<b>588</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 757</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	2 873	441	0	0	0	3 314
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	6 296	147	0	0	0	6 443
<b>Total</b>	<b>9 169</b>	<b>588</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 757</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	34%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET		RM-019	
Programme de réfection de fenêtres, de portes et de cadres		No de projet :	568316
		No de R.E. :	R-020-1
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./infrastructures
Statut du projet :	Autorisé		

Une évaluation de la détérioration des éléments architecturaux a été faite dans le cadre du programme d'inspection du patrimoine immobilier. Cette évaluation de l'état physique des immeubles a permis de constater la détérioration des portes, des fenêtres et des cadres due au vieillissement. Plusieurs de ces éléments sont rendus à la fin de leur vie utile.

Les fenêtres de type industriel sont vétustes. Elles ne correspondent plus aux normes de conservation d'énergie actuelles. Quant aux portes et cadres, l'ensemble est corrodé à plusieurs endroits par le sel de déglacage, quelques-uns sont bossés et troués. Des mesures temporaires ont été prises, tel que l'ajout de plastique.

Le projet consiste au :

- remplacement des fenêtres avec unité de verre thermique, beaucoup plus performantes du point de vue énergétique;
- remplacement de portes et cadres en acier peint par de nouveaux en acier peint ou dans certains cas, en acier inoxydable.

Ces travaux empêcheront l'infiltration d'air froid, les pertes de chaleur et permettront d'augmenter l'efficacité énergétique et le confort des employés et de la clientèle.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	248	242	0	0	0	490
Non capitalisable	2	0	0	0	0	2
<b>Total</b>	<b>250</b>	<b>242</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>492</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	88	167	0	0	0	255
Gouvernement provincial	20	38	0	0	0	58
Agglomération de Montréal	20	38	0	0	0	58
STM	122	0	0	0	0	122
<b>Total</b>	<b>250</b>	<b>242</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>492</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET		RM-020	
Programme Réno-Stations – phase II		No de projet :	634370
		No de R.E. :	R-027
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./infrastructures
Statut du projet :	Autorisé		

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait les stations et les tunnels du réseau initial. Pour la phase II, un investissement majeur de 75,6 M\$ est requis pour effectuer la réfection d'un premier lot de 28 stations prioritaires du réseau prolongé des lignes 1 et 2 mises en service depuis 1976, ainsi que des travaux d'accessibilité et de remplacement des panneaux d'alarme incendie. Cette phase II inclut également la réfection de structures auxiliaires, la réfection de systèmes de drainage des voûtes en station et la restauration de certaines œuvres d'art. D'autres phases suivront dans Réno-Infrastructures.

Devant l'envergure des travaux d'entretien à réaliser, tous les projets relatifs aux stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2, de même qu'aux structures auxiliaires et autres travaux jugés prioritaires dans des stations 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.

Ce programme assurera entre autres :

- la rénovation des structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Les travaux consistent à réparer les zones de béton détériorées, lâches ou fissurées, à colmater les infiltrations, à remplacer les équipements électriques désuets, à remplacer la tuyauterie et à effectuer des travaux d'aménagement extérieur;
- la rénovation de stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2 du métro qui présentent des signes de détérioration avancée, causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglçage sur les structures, les finis des planchers et les marches d'escaliers;
- la rénovation de canalisations de drainage de voûtes en station pour débloquer les drains forés jusqu'à la paroi rocheuse et installer de nouvelles canalisations;
- l'installation de tuiles avertissantes sur les quais et de bandes de signalisation pour les escaliers fixes, facilitant l'accès aux personnes ayant une déficience visuelle dans les stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2;
- la réfection et l'amélioration de l'éclairage dans des stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2;
- la réfection et la mise à niveau des panneaux d'alarme incendie du réseau prolongé;
- la restauration de certaines œuvres d'art dans le réseau.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	43 814	23 134	8 701	0	0	75 649
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>43 814</b>	<b>23 134</b>	<b>8 701</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>75 649</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	32 860	17 350	6 526	0	0	56 737
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	10 954	5 784	2 175	0	0	18 912
<b>Total</b>	<b>43 814</b>	<b>23 134</b>	<b>8 701</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>75 649</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-021
<b>Centre d'entretien du matériel roulant : ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux</b>			<b>No de projet :</b>	<b>721849</b>
			<b>No de R.E. :</b>	<b>R-082</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	Autorisé			

Compte tenu de l'ajout de nouveaux véhicules de travaux, au centre d'entretien du matériel roulant du réseau du métro, qui ne peuvent pas circuler hors voie ferrée, la STM doit ajouter une voie au nord de l'atelier d'entretien GR pour accéder à la porte 1. Cette dernière est équipée de vérins pour faire l'entretien préventif et curatif des véhicules. On doit également installer des vérins sur deux voies intérieures.

Ce projet améliorera la disponibilité des véhicules de travaux afin de réaliser l'entretien planifié des équipements en tunnel et les travaux du projet Réno-Systèmes. Pour assurer un meilleur service à la clientèle, l'ensemble des véhicules de travaux doit être disponible toutes les nuits.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	476	578	678	449	0	2 181
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>476</b>	<b>578</b>	<b>678</b>	<b>449</b>	<b>0</b>	<b>2 181</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	357	433	508	337	0	1 635
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	119	145	170	112	0	546
<b>Total</b>	<b>476</b>	<b>578</b>	<b>678</b>	<b>449</b>	<b>0</b>	<b>2 181</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RM-022</b>
<b>Atelier Honoré-Beaugrand : remplacement des deux compresseurs</b>			<b>No de projet :</b>	<b>2154</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Les installations de la Petite révision (PR) de l'arrière gare et de l'atelier Honoré-Beaugrand ont plus de 40 ans. Plusieurs équipements techniques de base, dont les compresseurs, doivent faire l'objet d'une remise à niveau majeure, car ils ont atteint la fin de leur vie utile.

Le remplacement des deux compresseurs qui alimentent les prises d'air comprimé des ateliers et le nouveau robot souffleur, est une nécessité pour les équipes d'entretien. Notons qu'un des deux compresseurs est actuellement hors d'usage (fin de vie utile) et qu'un compresseur en location a pris la relève.

Ce projet consiste à remplacer les deux compresseurs actuels par des compresseurs à vis de 75 HP, moins énergivores, plus silencieux et munis d'un système de refroidissement autonome à l'air. Les nouveaux compresseurs permettront à la Société d'économiser des milliers de litres d'eau par an puisqu'ils seront refroidis à l'air.

Enfin, on peut noter que le bon fonctionnement du nouveau robot souffleur est tributaire du remplacement des compresseurs.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	52	252	301	0	605
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>252</b>	<b>301</b>	<b>0</b>	<b>605</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	39	189	226	0	454
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	13	63	75	0	151
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>252</b>	<b>301</b>	<b>0</b>	<b>605</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	75%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-023
Réno-Systèmes - phase III		No de projet :		290013
		No de R.E. :		
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement, outillage	
Statut du projet :	À l'étude			

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

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

Il devrait en découler une :

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

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	12 300	38 200	100 752	348 748	500 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>12 300</b>	<b>38 200</b>	<b>100 752</b>	<b>348 748</b>	<b>500 000</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	9 225	28 650	75 564	261 561	375 000
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	3 075	9 550	25 188	87 187	125 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>12 300</b>	<b>38 200</b>	<b>100 752</b>	<b>348 748</b>	<b>500 000</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>				<b>RM-024</b>
<b>Acquisition d'équipement de surveillance et de contrôle</b>			<b>No de projet :</b>	<b>695500</b>
			<b>No de R.E :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Machinerie, équipement, outillage	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Ce projet consiste à faire l'acquisition de radios, radios mobiles, ordinateurs portables et appareils de vérification des cartes OPUS pour assurer le contrôle de la perception.

De plus, afin de contrer les activités frauduleuses sur les distributrices automatiques de titres, ce projet inclut aussi l'acquisition de caméras, d'enregistreurs numériques (DVR) ainsi que la quincaillerie requise pour leur bon fonctionnement.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	2 072	0	0	0	2 072
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2 072</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 072</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	2 072	0	0	0	2 072
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2 072</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 072</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	0%
----------------------------------	----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-025
Réseau du métro : remplacement de la plate-forme de lavage des radiers			No de projet :	721883
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement, outillage	
Statut du projet :	À l'étude			

La STM doit remplacer l'équipement pour le lavage des radiers des stations du réseau du métro.

L'équipement de lavage actuel ne répond plus aux critères de qualité et de performance et ne peut être utilisé dans les stations du prolongement de la ligne 2 vers Laval.

De nombreuses flaques d'huile sont laissées sur les radiers par le matériel roulant du réseau du métro. Lors du lavage des radiers, une partie de l'eau contenant des hydrocarbures n'est pas récupérée et est dirigée vers notre système de drainage en tunnel.

Le remplacement de ces équipements s'inscrit dans les actions environnementales de l'entreprise. De plus, l'amélioration de la propreté de nos stations de métro répondrait aux commentaires de notre clientèle à ce sujet.

Le nouvel équipement de lavage des radiers devra s'adapter aux particularités des trois stations situées sur le territoire de Laval qui ne peuvent être nettoyées avec l'équipement actuel.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	1 546	0	0	0	1 546
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 546</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 546</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	1 159	0	0	0	1 159
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	387	0	0	0	387
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 546</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 546</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET		RM-026	
<b>Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1181</b>
		<b>No de R.E. :</b>	<b>R-092</b>
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

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

Le projet consiste dans un premier temps, à effectuer des travaux de sécurisation pour maintenir la station Berri-UQAM en exploitation sécuritaire. Ces travaux seront planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation. Dans un deuxième temps, il consiste à effectuer des interventions permanentes sur une période de 5 ans. Ces travaux seront réalisés de façon à conserver l'accès à la station aux usagers et à la maintenir opérationnelle.

Les divers travaux de réfection réalisés de façon programmée permettront d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter des réparations effectuées ponctuellement avec les dérangements qui s'en suivent pour le personnel et la clientèle.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	1 055	7 000	10 000	20 000	52 160	90 215
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 055</b>	<b>7 000</b>	<b>10 000</b>	<b>20 000</b>	<b>52 160</b>	<b>90 215</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	791	5 250	7 500	15 000	39 120	67 661
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	264	1 750	2 500	5 000	13 040	22 554
<b>Total</b>	<b>1 055</b>	<b>7 000</b>	<b>10 000</b>	<b>20 000</b>	<b>52 160</b>	<b>90 215</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-027
<b>Plateau Youville : sécurisation des bâtiments</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1531</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

Le Plateau Youville est un complexe de bâtiments dans lequel se déroulent des activités d'entretien du matériel roulant du métro et des bus. Outre les employés qui y travaillent, de nombreux visiteurs (fournisseurs, entrepreneurs externes, consultants, etc.) ont accès chaque jour aux installations. On dénombre environ 6 000 passages quotidiens aux trois entrées du Plateau.

Le Comité de sécurisation du Plateau Youville a mis en lumière la nécessité d'améliorer la sécurité du périmètre extérieur, d'assurer un contrôle d'accès plus adéquat aux trois points d'entrée et d'augmenter la supervision des aires de stationnement.

La solution retenue prévoit l'amélioration du contrôle des accès et la surveillance du périmètre complet du site par un réseau de caméras. Cette solution comprend notamment :

- l'installation d'un réseau de caméras permettant la surveillance du périmètre du Plateau Youville à partir de la guérite de l'entrée St-Laurent;
- l'agrandissement et le réaménagement de la guérite actuelle à l'entrée St-Laurent;
- l'installation d'une clôture architecturale sur la façade St-Laurent pour sécuriser le périmètre et contrôler l'accès au stationnement et au site;
- l'installation de tourniquets et de barrières aux points d'entrées du périmètre avec contrôle d'entrée et de sortie avec carte électronique ou à distance par l'agent de sécurité.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	0	0	369	3 004	3 373
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>369</b>	<b>3 004</b>	<b>3 373</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	277	2 253	2 530
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	0	0	92	751	843
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>369</b>	<b>3 004</b>	<b>3 373</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

**FICHE DE PROJET** **RM-028**

**Station Champ-de-Mars : réfection de la céramique**

**No de projet :** 1694

**No de R.E. :**

**Secteur :** Réseau du métro

**Catégorie d'actif :**

Patrimoine immob./infrastructures

**Statut du projet :** À l'étude

La station Champ-de-Mars a été inaugurée en 1966. À l'automne 2007, des tuiles de céramique composant les finis muraux des escaliers menant de la mezzanine aux quais se sont détachées du mur. Pour éviter qu'une tuile ne tombe accidentellement sur un client, des travaux de sécurisation ont été entrepris. Ces travaux ont consisté à sonder l'ensemble des tuiles et à retirer celles qui semblaient décollées.

Dans le cadre de ces travaux, plus de la moitié des tuiles revêtant les murs des escaliers fixes ont été retirées. Les murs de béton, laissés à moitié nus, projettent une image négative de l'état des installations de la STM auprès de la clientèle.

Ce projet consiste donc à enlever les tuiles restantes puis à remplacer les finis muraux des escaliers menant de la mezzanine aux quais.

**INVESTISSEMENTS**

	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	20	0	255	0	275
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>255</b>	<b>0</b>	<b>275</b>

**FINANCEMENT**

	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	15	0	191	0	206
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	5	0	64	0	69
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>255</b>	<b>0</b>	<b>275</b>

**POURCENTAGE DE SUBVENTION** 75%

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RM-029	
<b>Divers bâtiments en surface : remplacement de panneaux d'alarme incendie – phase III</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1760</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

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

Ce projet consiste donc à remplacer les systèmes d'alarme incendie conventionnels des bâtiments de surface par de nouveaux systèmes, sur une période de 2 ans, afin de conserver une fiabilité optimale de la protection incendie des bâtiments et d'améliorer la rapidité d'intervention en cas de feu. Ce type de panneau correspond au standard qui a été implanté dans les autres édifices de la STM. Ceci permettra de faciliter l'entretien des équipements et la formation des électriciens ainsi que d'assurer le suivi des normes et critères de conception de la STM.

Les bâtiments visés par le projet sont le CT Anjou, le CT St-Laurent, le CT Lasalle, le CT Mt-Royal, le CT St-Denis, le poste Providence et l'usine Crémazie.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	67	154	673	0	895
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>154</b>	<b>673</b>	<b>0</b>	<b>895</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	50	116	505	0	671
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	17	39	168	0	224
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>154</b>	<b>673</b>	<b>0</b>	<b>895</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

<b>FICHE DE PROJET</b>		<b>RM-030</b>	
<b>Station Champ-de-Mars : réfection de la structure du vitrail</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1772</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

Le vitrail de la station Champ-de-Mars est une œuvre d'art de l'artiste d'envergure internationale, Marcelle Ferron, qui date de 1968. Les panneaux de verre du vitrail ont fait l'objet d'une restauration en 1999. Au moment des travaux de restauration, la structure d'acier et d'aluminium (meneaux) supportant les panneaux de verre était encore en bon état.

À l'heure actuelle, le dessus du mur de fondation et la partie inférieure des meneaux supportant le vitrail sont dans un état de détérioration avancée. La détérioration du béton et des meneaux métalliques est principalement causée par l'utilisation de sel de déglacage au fil des ans. La détérioration est accélérée par l'oxydation galvanique résultant de la mise en contact de la structure d'acier et du recouvrement d'aluminium des meneaux.

Afin d'assurer l'intégrité du vitrail, il est nécessaire de procéder à des travaux de réfection des meneaux du vitrail et de la partie supérieure du mur de fondation en béton sur lequel il repose.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	92	0	886	0	979
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>886</b>	<b>0</b>	<b>979</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	69	0	665	0	734
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	23	0	222	0	245
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>886</b>	<b>0</b>	<b>979</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	75%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-031
<b>Garage et fosse Montmorency : modification des systèmes de ventilation</b>			<b>No de projet :</b>	<b>1815</b>
			<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./infrastructures	
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude			

La fosse et le garage Montmorency sont des infrastructures essentielles à la maintenance et au nettoyage des voitures (MR-73). De plus, lors des modifications majeures à venir à l'atelier Youville afin d'accueillir les nouvelles voitures de métro (MR-08), l'utilisation des infrastructures du garage Montmorency fait partie des mesures transitoires afin de maintenir l'offre de service et la fiabilité du métro.

Le projet consiste à :

Dans le secteur garage :

Installer un système d'évacuation afin, en tout temps, de rendre les températures ambiantes conformes au *Règlement sur la santé et sécurité du travail* et d'assurer un taux de changement d'air à l'heure tel que prescrit. Le ventilateur d'évacuation à volume variable sera installé sur la mezzanine en dessous du puits de ventilation existant.

Dans le secteur atelier :

Réviser les traitements acoustiques sur les ventilateurs en conformité avec le *Règlement sur la santé et sécurité du travail*.

Dans le secteur fosse :

Installer des passerelles d'entretien pour les ventilateurs afin d'effectuer tous les travaux de maintenance requis sans réduire la capacité d'entretien du site.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	55	112	958	0	0	1 125
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>112</b>	<b>958</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 125</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	38	77	661	0	0	776
Gouvernement provincial	9	17	149	0	0	174
Agglomération de Montréal	9	17	149	0	0	174
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>112</b>	<b>958</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 125</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	100%
---------------------------	------

<b>FICHE DE PROJET</b>		<b>RM-032</b>	
<b>Station Viau : remplacement des lanterneaux</b>		<b>No de projet :</b>	<b>1839</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du Métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

La toiture de l'édicule de la station Viau, inaugurée en 1976, comporte dix-huit (18) lanterneaux en acrylique transparent. Quinze (15) d'entre eux ont une dimension de 2 900 mm x 2 900 mm et trois (3) ont une dimension de 1 980 mm x 2 750 mm. Ces lanterneaux sont constitués d'une paroi intérieure et extérieure. Deux (2) de ces lanterneaux ont été remplacés en 2000 par de nouveaux lanterneaux en verre, en raison de leur détérioration et de problèmes d'infiltration.

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

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

Le verre est moins affecté que l'acrylique par les rayons UV. Le nouveau concept de lanterneau permet le remplacement des verres par section individuelle.

<b>INVESTISSEMENTS</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	66	0	886	0	952
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>886</b>	<b>0</b>	<b>952</b>

<b>FINANCEMENT</b>						
	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	49	0	665	0	714
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	17	0	221	0	238
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>886</b>	<b>0</b>	<b>952</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	75%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RM-033	
Postes de distribution : amélioration de l'éclairage			No de projet :	2058
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./Infrastructures	
Statut du projet :	À l'étude			

Le projet consiste à revoir en totalité l'éclairage (emplacement, source d'alimentation et nombre de luminaires) et à assurer une réorganisation optimum de cet éclairage. Il consiste également à ajouter des prises électriques dans les postes de distribution qui pourront être alimentées même lors de la mise hors tension d'une arrivée haute tension d'Hydro-Québec. Ainsi, on pourra améliorer la sécurité des employés d'entretien.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	15	0	186	0	202
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>202</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	15	0	186	0	202
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>202</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	0%
---------------------------	----

**FICHE DE PROJET**

**RM-034**

**Divers postes d'attachement : installation de cloches d'alarme incendie**

**No de projet : 2199**

**No de R.E. :**

**Secteur :** Réseau du métro

**Catégorie d'actif :**

Patrimoine immob./Infrastructures

**Statut du projet :** À l'étude

Toutes les stations de métro existantes sont équipées de cloches d'alarme incendie dans les aires publiques. Néanmoins, plusieurs locaux techniques réservés au personnel STM, en dehors des stations de métro (poste d'attachement), ne sont pas équipés de dispositifs servant à avertir les gens en cas d'alarme.

Le projet consiste à installer des cloches d'alarme et des stroboscopes lumineux dans les postes d'attachement Lionel-Groulx, Snowdon, Jean-Talon, Atelier de la Voie, Duvernay et Viau afin d'assurer l'évacuation du personnel en cas d'alarme et de respecter les normes en vigueur.

**INVESTISSEMENTS**

	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Capitalisable	0	27	0	328	0	355
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>328</b>	<b>0</b>	<b>355</b>

**FINANCEMENT**

	<b>2009 et avant</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 et après</b>	<b>Total du projet</b>
Gouvernement fédéral	0	18	0	227	0	245
Gouvernement provincial	0	4	0	51	0	55
Agglomération de Montréal	0	4	0	51	0	55
STM	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>328</b>	<b>0</b>	<b>355</b>

**POURCENTAGE DE SUBVENTION**

100%

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET				RM-035
PR Richelieu et stations Édouard-Montpetit et Honoré-Beaugrand : réfection de toitures			No de projet :	2203
			No de R.E. :	
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./Infrastructures	
Statut du projet :	À l'étude			

En 2008 et 2009, une vaste inspection des toitures de la STM a été réalisée par les ferblantiers-couvreurs de la Direction de l'Entretien des Infrastructures. Ces derniers ont identifié certaines toitures en fin de vie utile qui présentent des signes de défaillances marquées et des problèmes d'infiltrations. De plus, les architectes de la Direction de l'Ingénierie ont identifié la nature et la portée des travaux de réfection requis.

Les trois toitures sont les suivantes :

- poste de redressement Richelieu. La toiture de 60 mètres carrés date de la construction originale du bâtiment, soit en 1980;
- station Édouard-Montpetit. Les deux édicules. Ces toitures de 125 mètres carrés et de 120 mètres carrés datent de la construction originale de la station, soit en 1988;
- station Honoré-Beaugrand. Les toitures et les lanterneaux des puits de lumière, d'une superficie totale de 130 mètres carrés datent de la construction de la station, soit en 1976.

Ce projet consiste à remplacer complètement le complexe d'étanchéité et les solins de la toiture pour le poste de redressement Richelieu et pour les édicules de la station Édouard-Montpetit. Pour la station Honoré-Beaugrand, il s'agit de remplacer le complexe d'étanchéité, les solins et les lanterneaux.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	83	0	1 082	0	1 165
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>1 082</b>	<b>0</b>	<b>1 165</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	62	0	812	0	874
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	21	0	270	0	291
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>83</b>	<b>0</b>	<b>1 082</b>	<b>0</b>	<b>1 165</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----

FICHE DE PROJET			RM-036
<b>Arrières gares Duvernay et Viau : mise à niveau des équipements pétroliers et des systèmes de protection contre les incendies</b>		<b>No de projet :</b>	<b>2215</b>
		<b>No de R.E. :</b>	
<b>Secteur :</b>	Réseau du métro	<b>Catégorie d'actif :</b>	Patrimoine immob./Infrastructures
<b>Statut du projet :</b>	À l'étude		

En juin 2006, le groupe Entretien des infrastructures (EDI) a procédé à une étude diligente dans l'ensemble des installations de la STM comportant des équipements pétroliers afin d'en connaître l'état et de prévoir des travaux correctifs au besoin. Il en ressort que d'importants travaux de mise à niveau doivent être réalisés dans les installations de la STM afin de maintenir l'intégrité de nos équipements pétroliers. Parallèlement à ce projet, nous profitons de cette opportunité pour mettre à niveau la protection incendie des zones de ravitaillement.

La priorité des interventions dans le cadre de ce projet porte sur la réfection partielle ou complète de la tuyauterie d'alimentation en diesel, des conduits rigides, du câblage des systèmes de détection de fuite, des puits pour sondes et tuyauteries, du système de détection, des distributrices de carburant, l'installation d'un système d'extinction automatique de type à mousse et la modification du système de ventilation actuel pour qu'ils soit reliés électriquement aux pompes de distribution.

Le programme de mise à niveau des équipements pétroliers a un double objectif. Le premier est d'assurer des conditions acceptables d'utilisation des aires de ravitaillement en ayant des équipements fiables et opérationnels en tout temps. Le deuxième objectif est d'assurer une supervision efficace des détections de fuite de nos différents réseaux des produits pétroliers.

Le système de protection incendie "Integrated compressed air foam" (ICAF) permettra une meilleure sécurité des employés lors du remplissage en carburant des tracteurs (draisines) et la préservation des infrastructures métro de la STM en cas d'incendie tout en respectant les normes en vigueur.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	139	0	1 148	767	2 054
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>139</b>	<b>0</b>	<b>1 148</b>	<b>767</b>	<b>2 054</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	104	0	861	575	1 540
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	35	0	287	192	514
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>139</b>	<b>0</b>	<b>1 148</b>	<b>767</b>	<b>2 054</b>

<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>	75%
----------------------------------	-----

## TABLEAUX DES INVESTISSEMENTS

FICHE DE PROJET			RM-037
Programmes Réno-Infrastructures métro – phase I		No de projet :	634371
		No de R.E. :	
Secteur :	Réseau du métro	Catégorie d'actif :	Patrimoine immob./Infrastructures
Statut du projet :	À l'étude		

La STM dispose d'un patrimoine d'infrastructures imposant et essentiel à son exploitation. Les principaux actifs du réseau du métro de Montréal ont une valeur estimée à plus de 12 milliards de dollars. Ils sont regroupés en trois catégories d'actifs: les équipements fixes, le matériel roulant et les infrastructures. Cette dernière catégorie, qui compte pour près de la moitié de la valeur des actifs, englobe notamment les stations et leurs œuvres d'art, les édicules, les structures auxiliaires, le tunnel, les garages et les ateliers du réseau du métro.

Plusieurs de ces infrastructures ont atteint ou sont en voie d'atteindre leur fin de vie utile et leur état nécessite de mettre en place plusieurs interventions de réfection. La STM a déjà entrepris des projets de réfection des infrastructures, notamment via le programme Réno-Stations, mais l'ampleur de ce qui doit être réalisé au cours des années à venir nécessite la mise en place de structures adaptées à la réalisation de projets de cette envergure.

Dans cette optique, la STM propose de regrouper les travaux de réfection des infrastructures du réseau du métro au sein d'un seul programme d'importance, le programme Réno-Infrastructures.

Le programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle et la performance financière et opérationnelle de la STM. Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont de maintenir l'intégrité des bâtiments, d'améliorer l'accessibilité et le sentiment de sécurité de la clientèle et de lisser et d'optimiser les investissements dans le temps. De plus, les interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

INVESTISSEMENTS						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Capitalisable	0	1 000	15 000	40 000	194 000	250 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 000</b>	<b>15 000</b>	<b>40 000</b>	<b>194 000</b>	<b>250 000</b>

FINANCEMENT						
	2009 et avant	2010	2011	2012	2013 et après	Total du projet
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	750	11 250	30 000	145 500	187 500
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	250	3 750	10 000	48 500	62 500
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>1 000</b>	<b>15 000</b>	<b>40 000</b>	<b>194 000</b>	<b>250 000</b>

POURCENTAGE DE SUBVENTION	75%
---------------------------	-----



# **PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2010 – 2011 – 2012**



## **8. SAINES PRATIQUES DE GESTION DE PROJETS**

- 8.1 Gestion des investissements**
- 8.2 Gestion du portefeuille de projets**
- 8.3 Directive sectorielle-immobilisations**
- 8.4 Programmes d'aide au transport en commun**

### 8.1 Gestion des investissements

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

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

### 8.2 Gestion du portefeuille de projets

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

## 8.3 Directive sectorielle immobilisations

### 1.0 OBJECTIFS

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

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

### 2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

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

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

### 3.0 PRINCIPES

#### 3.1 Critères de capitalisation

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

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

#### 3.2 Améliorations

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

#### 3.3 Regroupements d'actifs

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

#### 3.4 Exclusion

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

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

#### 3.5 Cession

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

### 8.3 Directive sectorielle immobilisations (suite)

#### 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 définies 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

### 8.3 Directive sectorielle immobilisations – Annexe 1

#### Terminologie comptable

##### **ACTIF**

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

##### **AMÉLIORATIONS**

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

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

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

##### **AMORTISSEMENT**

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

##### **AMORTISSEMENT CUMULÉ**

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

##### **CESSION**

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

##### **COÛT D'ACQUISITION DE L'ACTIF IMMOBILISÉ**

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

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

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

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

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

---

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

### ENTRETIEN ET RÉPARATION

---

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

### MISE EN SERVICE D'UNE IMMOBILISATION EN COURS

---

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

### PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

---

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

### REGROUPEMENT D'ACTIFS

---

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

### VIE UTILE

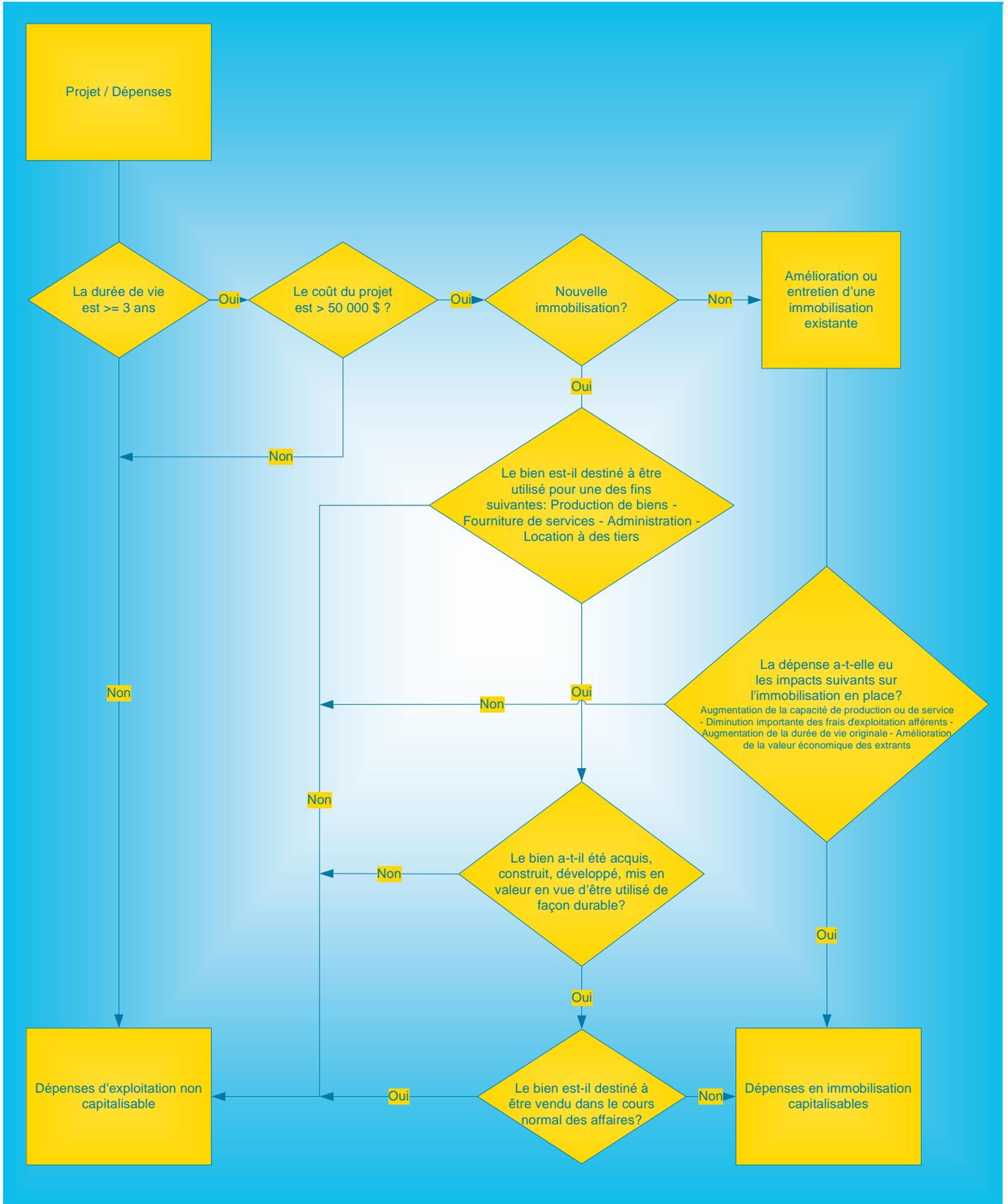
---

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

**CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET VIES UTILES**

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	VIE UTILE
Terrains	Autres que ceux faisant partie intégrante des infrastructures	40 ans
Immeubles	Édifices administratifs et centres d'attachement	40 ans
	Garages souterrains	40 ans
	Ateliers, garages et entrepôts	40 ans
Réseau Initial & prolongements du métro	Équipements fixes	40 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
	Voitures	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 temporaires, 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
Infrastructures locales	Stations de métro	40 ans
	Voitures	40 ans
	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
Améliorations locatives	Stationnements incitatifs	20 ans
	Abribus	20 ans
	Améliorations locatives (Place Bonaventure)	Durée restante du bail
Matériel roulant autobus	Autobus	16 ans
Matériel roulant minibus	Minibus	5 ans
Matériel roulant autre	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire <50 000\$	5 ans
	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire >50 000\$	10 ans
Infrastructures métropolitaines	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
Mobilier et équipement de bureau	Mobilier et équipement	10 ans
	Micro-informatique (équipements, licences)	5 ans
	Logiciels d'exploitation	10 ans
Machinerie, outillage et équipement	Matériel, outillage et équipement	15 ans
	Équipement - vérins	15 ans

8.3 Directive sectorielle immobilisations – Annexe 3



### 8.3 Directive sectorielle immobilisations – Annexe 4

#### CONDITIONS DE CAPITALISATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE INTERNE

---

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

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

APPROUVÉE PAR :




---

Francine Gauthier  
Trésorière et directrice exécutive – Finances et approvisionnement

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

## 8.4 Programmes d'aide au transport en commun

### Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

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

#### Spécifications du programme :

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

## 8.4 Programmes d'aide au transport en commun (suite)

### *Société de financement des infrastructures locales du Québec*

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

#### Spécifications du programme :

Partenaires financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gouvernement fédéral (69 %)</li> <li>➤ Gouvernement provincial (15,5 %)</li> <li>➤ Ville de Montréal (15,5 %)</li> </ul>																																		
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun																																		
Type de remboursement	Paiement au comptant																																		
Période visée par le programme	De 2006 à 2010																																		
Admissibilité et % de subvention	<table border="1"> <thead> <tr> <th><b>Actifs admissibles</b></th> <th>Taux</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bus et minibus urbains neufs</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Terrain</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Garage, terminus et centre administratif</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Stationnement incitatif</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Voie réservée</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Abribus</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Support à vélo</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Maintien et amélioration des services - réseau du métro</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro</td> <td>84,5 %</td> </tr> <tr> <td>Subvention à l'exploitation - coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats</td> <td>84,5 %</td> </tr> </tbody> </table>	<b>Actifs admissibles</b>	Taux	Bus et minibus urbains neufs	84,5 %	Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus	84,5 %	Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes	84,5 %	Terrain		Garage, terminus et centre administratif	84,5 %	Stationnement incitatif	84,5 %	Voie réservée	84,5 %	Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales	84,5 %	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	84,5 %	Abribus	84,5 %	Support à vélo	84,5 %	Maintien et amélioration des services - réseau du métro	84,5 %	Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	84,5 %	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	84,5 %	Prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro	84,5 %	Subvention à l'exploitation - coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats	84,5 %
<b>Actifs admissibles</b>	Taux																																		
Bus et minibus urbains neufs	84,5 %																																		
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus	84,5 %																																		
Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes	84,5 %																																		
Terrain																																			
Garage, terminus et centre administratif	84,5 %																																		
Stationnement incitatif	84,5 %																																		
Voie réservée	84,5 %																																		
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales	84,5 %																																		
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	84,5 %																																		
Abribus	84,5 %																																		
Support à vélo	84,5 %																																		
Maintien et amélioration des services - réseau du métro	84,5 %																																		
Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	84,5 %																																		
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	84,5 %																																		
Prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro	84,5 %																																		
Subvention à l'exploitation - coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats	84,5 %																																		

## 8.4 Programmes d'aide au transport en commun (suite)

### *Fiducie pour l'infrastructure de transport en commun*

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

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

#### **Spécifications du programme :**

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