



DES INVESTISSEMENTS INDISPENSABLES ET DURABLES

Pour pouvoir poursuivre les ajouts de service et la bonification de son offre de service qui répondent aux besoins de la clientèle et de la collectivité qu'elle dessert, la Société de transport de Montréal (STM) se doit de faire des investissements indispensables et durables.

Le Programme triennal d'immobilisations 2011 – 2012 – 2013 (PTI) de la Société présente les prévisions des dépenses d'investissement de la STM. Au cours des trois prochaines années, ce sont près de 1,9 milliard de dollars que la Société investira, et ce principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs ainsi que dans l'amélioration des services offerts à la clientèle.

Les investissements du présent PTI se répartissent sur 76 projets. Toutefois, neuf projets constituent à eux seuls 92 % des investissements pour un montant de plus de 1,7 milliard de dollars. Ces projets sont en lien direct avec le Plan stratégique 2020 dont la vision est d'assurer les besoins de mobilité durable de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Ces principaux projets permettront, notamment, d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service, la qualité de l'information à la clientèle, de créer un environnement sécuritaire, convivial et agréable et enfin, d'améliorer l'accessibilité universelle.

Afin d'atteindre ses objectifs, la STM injectera plus de 36 % de ses investissements dans le remplacement ou l'ajout de son matériel roulant (bus, métro et tramway) représentant des sommes de plus de 679 millions de dollars. En effet, de 2011 à 2013, la STM dépensera plus de 327 millions de dollars pour l'acquisition de voitures de métro dont le coût global est estimé à 2,2 milliards de dollars. Il est opportun de souligner à cet égard que la STM et le consortium Bombardier-Alstom ont signé un contrat et que le 16 novembre 2010, la Société a donné à celui-ci l'ordre de démarrer les travaux pour la fourniture de 468 voitures de métro (52 rames de neuf voitures).

Au cours des trois prochaines années, la Société poursuivra également le remplacement de son parc de bus. Elle prévoit recevoir 310 bus à plancher surbaissé dont 62 articulés. Le coût de ces remplacements est de plus de 240 millions de dollars. Enfin, dès 2013, des investissements sont prévus pour débiter l'implantation d'un tramway sur l'axe centre-ville et Côte-des-Neiges. Cette implantation est évaluée à 750 millions de dollars.

En lien avec son Plan stratégique 2020, ce sont plus de 623 millions de dollars que la STM investira pour le patrimoine immobilier. Afin d'assurer la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouvelles voitures de métro, 177 millions de dollars seront investis dans la modification des ateliers d'entretien et des équipements métro. Par ailleurs, afin de rendre nos stations de métro plus sécuritaires, conviviales et agréables, ce sont plus de 165 millions de dollars qui seront consacrés à leur réfection.

L'ajout de bus relié au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) requiert que la STM construise un nouveau centre de transport pour lequel les coûts estimés au cours des trois prochaines années sont de 145 millions de dollars. L'ouverture de ce nouveau centre est prévue pour 2013. Toujours au Réseau des bus, trois à quatre voies réservées devraient être implantées chaque année d'ici 2014 ce qui représente des investissements de 65 millions de dollars alors que, tel qu'annoncé récemment, 15 millions de dollars serviront à l'installation de nouveaux abribus.

Enfin, au cours des trois prochaines années, la STM investira 556,2 millions de dollars, soit 30 % des dépenses totales, pour de la machinerie, des équipements et de l'outillage. Plus de 67 % de ce montant servira au programme 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. Le solde servira principalement au remplacement des systèmes d'exploitation au Réseau des bus.

Bien que la majorité des projets soit admissible à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 % et 100 %), les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal, financeront 81 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant près de 1,5 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec (MTQ) sera de 61 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 16 % et celle de l'agglomération de Montréal de 4 %. La STM financera le solde, soit 19 % des investissements, représentant un montant de 363,8 millions de dollars pour la période de 2011 à 2013.

Tous ces investissements visent la bonne marche des opérations, l'amélioration de notre offre de service et de sa qualité ainsi que le développement de nouveaux services. Il va sans dire que ces investissements sont essentiels si nous voulons atteindre nos objectifs. Bien que la Société présente pour la première fois depuis longtemps un budget équilibré, nous restons persuadés qu'il faut absolument accorder au transport en commun de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes, sans quoi elle ne pourra continuer à en assurer le développement et soutenir sa croissance.

Michel Labrecque
Président du conseil d'administration

Yves Devin
Directeur général



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

Monsieur Bernard Blanchet

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

Madame Jocelyn-Ann Campbell

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

Monsieur John W. Meaney

Maire de Kirkland

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Monica Ricourt

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

Madame Marie Turcotte

Représentante des clients du transport adapté

TABLE DES MATIÈRES

APPROCHE GLOBALE

Évolution des dépenses d'investissement.....	2
Tableau sommaire des dépenses d'investissement.....	3
Synthèse du PTI 2011 – 2012 – 2013.....	4
Analyse des subventions 2011 – 2012 – 2013.....	5
Variation des dépenses d'investissement 2011 par rapport à 2010.....	6
Principaux projets inscrits au PTI 2011 – 2012 – 2013.....	7

IMPACT FINANCIER

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

APPROCHE SECTORIELLE

Répartition des dépenses d'investissement par secteur.....	14
Prévision des dépenses d'investissement.....	15

RÉSEAU DES BUS

Sommaire du Réseau des bus.....	19
Machinerie, équipement et outillage.....	20
Matériel roulant.....	20
Patrimoine immobilier et infrastructures.....	21
Tableau des dépenses d'investissement – Réseau des bus.....	22
Fiche de projet.....	24

RÉSEAU DU MÉTRO

Sommaire du Réseau du métro.....	60
Machinerie, équipement et outillage.....	60
Matériel roulant.....	61
Patrimoine immobilier et infrastructures.....	61
Tableau des dépenses d'investissement – Réseau du métro.....	62
Fiche de projet.....	64

ADMINISTRATIF

Sommaire du secteur Administratif.....	96
Machinerie, équipement et outillage.....	97
Matériel informatique.....	97
Patrimoine immobilier et infrastructures.....	97
Tableau des dépenses d'investissement – Administratif.....	98
Fiche de projet.....	99

TRAMWAY

Sommaire du secteur Tramway.....	108
Tableau des dépenses d'investissement – Tramway.....	109
Fiche de projet.....	110

ANNEXE

Directive sectorielle DS FIN 001.....	113
Programmes d'aide au transport en commun.....	120

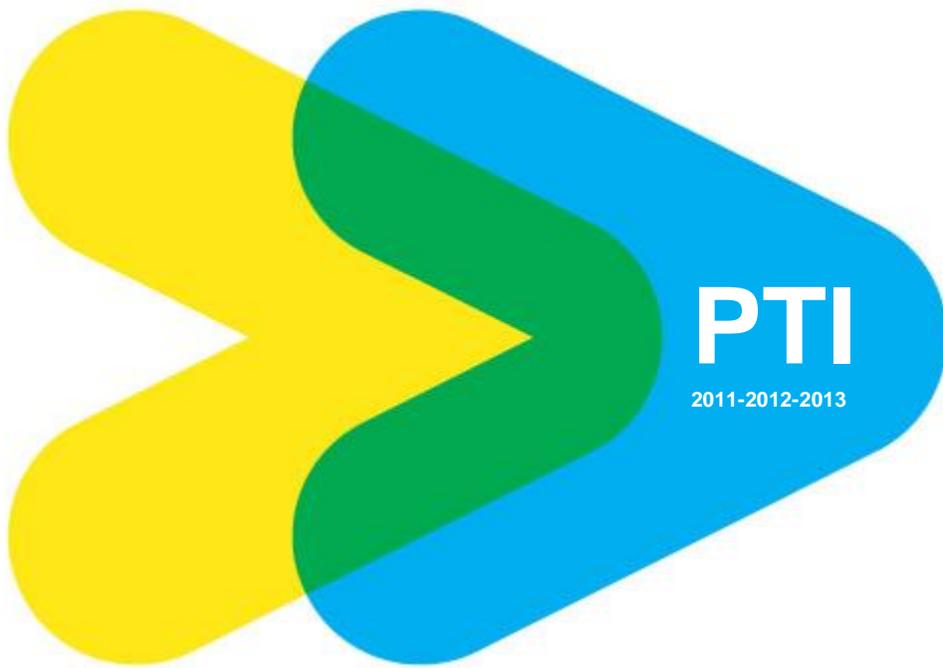
NOTE LIMINAIRE

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 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 nécessaires à la réalisation du projet.

Les projets terminés en 2010 ont été retirés du présent document.



APPROCHE GLOBALE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

De 2003 à 2010, soit sur une période de huit ans, la Société aura investi 2,2 milliards de dollars au niveau de ses immobilisations alors qu'un montant de 1,9 milliard de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Ce niveau d'investissement 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, plus de 310 bus seront acquis au cours des trois prochaines années. De même, suite à une augmentation de l'offre de service reliée à la mise en place du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun, la Société ajoutera, d'ici 2013, un nouveau centre de transport qui permettra de recevoir les ajouts de bus et de personnel. Enfin, la STM procédera au remplacement de ses systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV) au Réseau des bus.

Quant au Réseau du métro, la STM procédera à l'acquisition de 468 voitures de métro. De plus, 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.

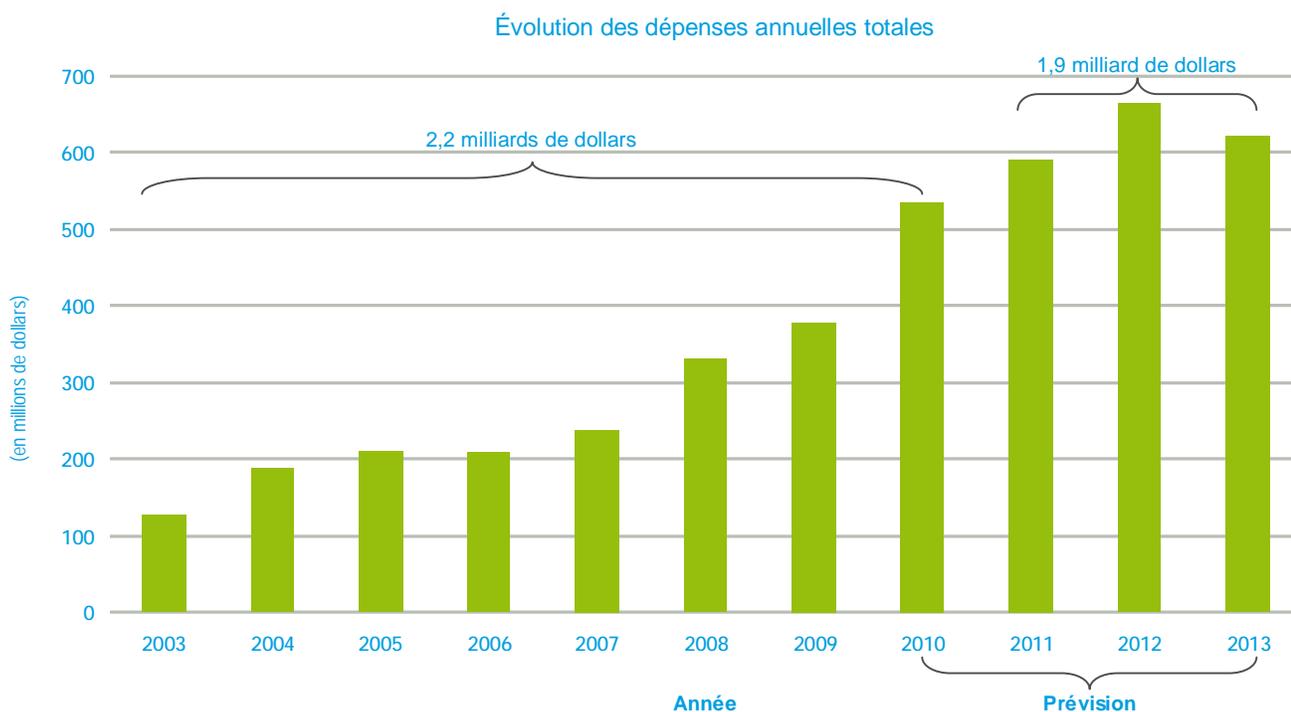


TABLEAU SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	Total 2011-2013	2014 et après	Total
Réseau des bus							
Machinerie, équipement et outillage	10 569	32 227	73 309	63 290	168 826	54 319	233 713
Matériel informatique	688	970	0	0	970	0	1 658
Matériel roulant	454 269	151 518	74 538	38 174	264 230	232 792	951 291
Patrimoine immobilier et infrastructures	162 035	70 656	104 298	87 558	262 511	55 350	479 897
	627 562	255 371	252 144	189 022	696 537	342 460	1 666 559
Réseau du métro							
Machinerie, équipement et outillage	856 301	129 058	140 736	114 393	384 187	235 428	1 475 916
Matériel informatique	6 115	2 366	0	0	2 366	0	8 481
Matériel roulant	168 437	123 903	138 268	77 832	340 003	1 729 949	2 238 389
Patrimoine immobilier et infrastructures	94 610	66 686	129 329	160 431	356 447	258 632	709 689
	1 125 463	322 014	408 333	352 656	1 083 003	2 224 010	4 432 475
Administratif							
Machinerie, équipement et outillage	1 287	3 168	0	0	3 168	0	4 455
Matériel informatique	6 400	6 582	3 236	4 289	14 106	0	20 506
Patrimoine immobilier et infrastructures	4 191	3 070	1 130	394	4 593	0	8 785
	11 878	12 819	4 365	4 683	21 868	0	33 746
Tramway							
Matériel roulant	0	0	0	75 000	75 000	675 000	750 000
	0	0	0	75 000	75 000	675 000	750 000
Tous les secteurs							
Machinerie, équipement et outillage	868 157	164 453	214 044	177 683	556 181	289 747	1 714 085
Matériel informatique	13 203	9 917	3 236	4 289	17 442	0	30 645
Matériel roulant	622 706	275 421	212 806	191 006	679 233	2 637 741	3 939 680
Patrimoine immobilier et infrastructures	260 837	140 412	234 757	248 383	623 552	313 982	1 198 371
Grand total - STM	1 764 902	590 204	664 843	621 361	1 876 408	3 241 470	6 882 780

SYNTHÈSE DU PTI 2011 – 2012 – 2013

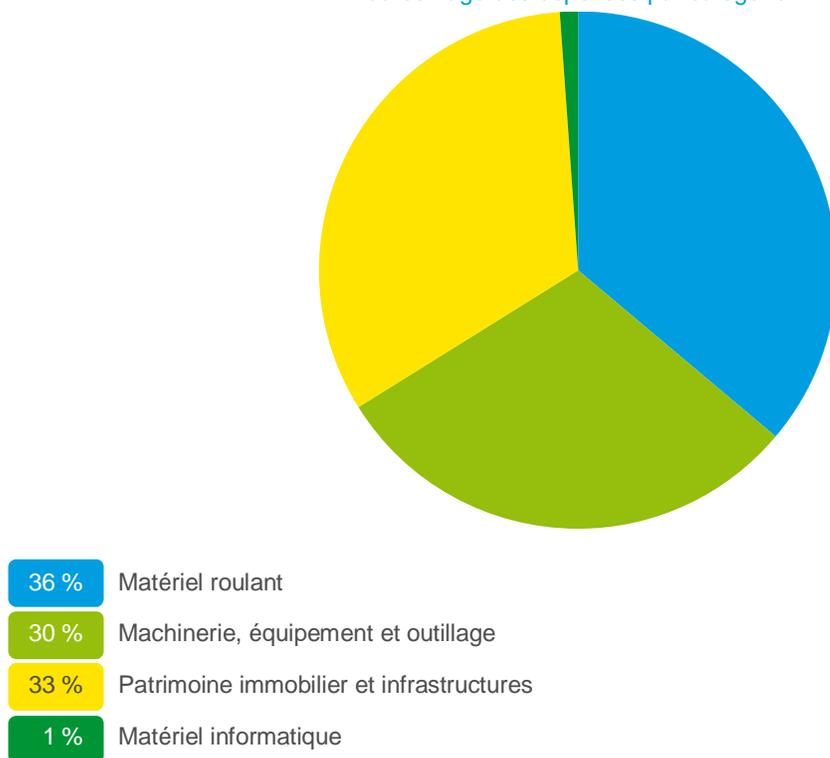
La Société prévoit investir près de 1,9 milliard de dollars au cours des trois prochaines années. Elle s'assure d'établir un portefeuille de projets optimisé en fonction des objectifs stratégiques à atteindre et des ressources humaines et financières disponibles. Au cours des prochaines années, la STM vise, entre autres, à améliorer l'accueil à sa clientèle, la ponctualité des bus, la fiabilité du métro ainsi que l'information à sa clientèle. Seuls les projets ayant répondu aux critères de priorisation de l'entreprise sont donc inscrits au PTI.

Plus de 36 % de ces investissements seront consacrés au remplacement ou l'ajout de son matériel roulant (bus, métro et tramway) soit 679,2 millions de dollars. L'acquisition de nouvelles voitures de métro, dont les coûts sont estimés à 327,5 millions de dollars pour les trois prochaines années, représente l'élément majeur de cette catégorie et plus de 264,2 millions de dollars serviront aussi au remplacement des bus. En 2013 débiteront des investissements relatifs à l'implantation de tramways sur l'axe centre-ville et Côte-des-Neiges.

Une somme de 623,6 millions de dollars sera dédiée au patrimoine immobilier et infrastructures représentant 33 % des investissements totaux de la STM. Ce montant servira, principalement, à l'ajout d'un centre de transport pour faire face à l'augmentation du parc de bus reliée au PAGASTC. Des sommes importantes seront investies au cours des trois prochaines années dans la réfection des stations de métro dans le cadre de la phase I du programme Réno-Infrastructures et de la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Suite à l'acquisition de nouvelles voitures de métro, la STM prévoit des investissements significatifs pour la modification des infrastructures qui permettront d'intégrer ce nouveau matériel roulant. Enfin, la STM prévoit l'implantation de trois à quatre voies réservées par année d'ici 2014 ce qui permettra de réduire le temps de déplacement tout en améliorant la ponctualité des bus sur les axes à fort achalandage.

Finalement, au cours des trois prochaines années, la STM investira 556,2 millions de dollars, soit 30 % des dépenses totales au niveau de sa machinerie, des équipements et de l'outillage. Plus de 67 % de ce montant servira au programme Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial du métro. Le solde servira principalement au remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV) au Réseau des bus.

Pourcentage des dépenses par catégorie



ANALYSE DES SUBVENTIONS 2011 – 2012 – 2013

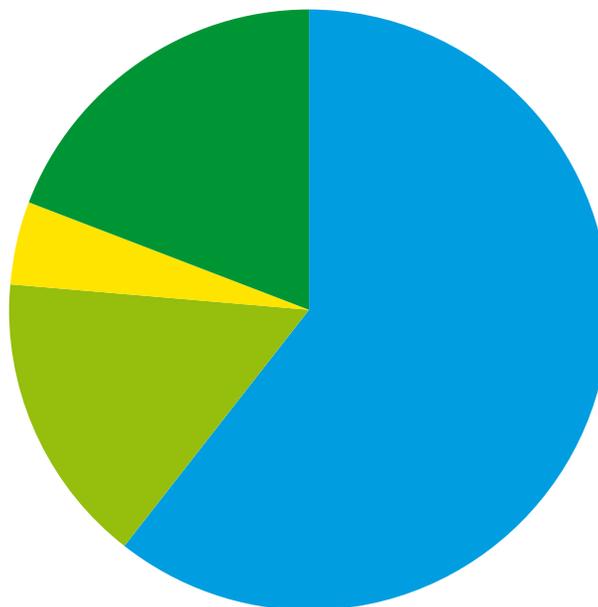
Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 % et 100 %), les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal, financeront 81 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant près de 1,5 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 61 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 16 % et celle de l'agglomération de Montréal de 4 %. La STM financera la différence, soit 19 % des investissements, représentant un montant de 363,8 millions de dollars pour la période de 2011 à 2013.

Financement

(en milliers de dollars)

	2011	2012	2013	Total	%
Subventions de nos partenaires					
➤ Gouvernement provincial	333 393	405 885	409 904	1 149 182	61
➤ Gouvernement fédéral	109 863	106 329	82 585	298 777	16
➤ Agglomération de Montréal	27 532	22 220	14 927	64 679	4
	<u>470 788</u>	<u>534 434</u>	<u>507 416</u>	<u>1 512 638</u>	81
Financement de la STM					
➤ Dépenses d'exploitation	6 857	9 211	9 411	25 479	1
➤ Fonds de roulement	7 438	1 584	1 000	10 022	1
➤ Financé sur emprunt	105 121	119 614	103 534	328 269	17
	<u>119 416</u>	<u>130 409</u>	<u>113 945</u>	<u>363 770</u>	19
Grand total	<u>590 204</u>	<u>664 843</u>	<u>621 361</u>	<u>1 876 408</u>	100

Répartition de la contribution des partenaires



61 %	Gouvernement provincial
16 %	Gouvernement fédéral
4 %	Agglomération de Montréal
19 %	STM

VARIATION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT 2011 PAR RAPPORT À 2010

Par rapport à la prévision 2010, qui est de 534,8 millions de dollars, les dépenses d'investissement prévues pour 2011 sont de 590,2 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 55 millions de dollars ou 10 %.

Évolution des dépenses par secteur

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011	2010	Écart 2011-2010
➤ Réseau des bus	255 371	317 092	- 61 721
➤ Réseau du métro	322 014	199 915	122 099
➤ Administratif	12 819	17 779	- 4 959
Total	590 204	534 786	55 418

Réseau des bus

La STM prévoit acquérir plus de 399 bus en 2010 alors que pour l'année 2011 elle en prévoit 205, représentant une réduction des investissements de 110,7 millions de dollars. Toutefois, le remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV), l'ajout d'un nouveau centre de transport et l'implantation de voies réservées font croître les dépenses par rapport à 2010 de 49 millions de dollars pour une diminution totale au Réseau des bus de 61,7 millions de dollars.

Réseau du métro

Cette forte hausse est reliée à l'acquisition de voitures de métro ainsi qu'aux modifications des ateliers et des équipements métro; ceci représente une augmentation de 137,6 millions de dollars par rapport à 2010.

Le programme Réno-Systèmes équivaut à des investissements, en 2011, de 123,8 millions de dollars par rapport à 145,8 millions de dollars prévus en 2010. Cette variation de 22 millions de dollars est occasionnée par la fin de la phase II du programme représentant une réduction de 47,9 millions de dollars et la poursuite de la phase III avec des dépenses supplémentaires de 25,9 millions de dollars.

PRINCIPAUX PROJETS INSCRITS AU PTI 2011 – 2012 – 2013

Les investissements du présent PTI se répartissent sur 76 projets. Toutefois, neuf projets constituent 92 % des investissements pour un montant de plus de 1,7 milliard de dollars. Ces projets sont en lien direct avec le Plan stratégique 2020 de la STM, dont la vision est d'assurer les besoins de mobilité durable de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Ces principaux projets permettront, entre autres, d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service, la qualité de l'information à la clientèle, l'accessibilité universelle et de créer un environnement sécuritaire convivial et agréable. Ces projets sont les suivants :

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011	2012	2013	Total
➤ Acquisition de voitures de métro et modification des ateliers et des équipements métro MPM-10	158 337	200 534	145 870	504 741
➤ Programme Réno-Systèmes	123 794	137 233	113 320	374 347
➤ Acquisition de bus	139 007	65 189	38 174	242 370
➤ Remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV)	27 335	68 513	57 784	153 632
➤ Infrastructures au Réseau des bus – phase II	27 384	62 840	54 715	144 938
➤ Réno-Infrastructures métro – phase I	5 500	39 000	60 000	104 500
➤ Tramway – axe centre-ville et Côte-des-Neiges	0	0	75 000	75 000
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB)	17 025	23 015	25 351	65 392
➤ Station Berri-UQAM : réfection majeure phase I	8 551	16 400	28 511	53 462
	506 932	612 725	598 724	1 718 381
Total	590 204	664 843	621 361	1 876 408
Pourcentage	86 %	92 %	96 %	92 %

Acquisition de voitures de métro (504,7 millions de dollars) : ce projet vise le remplacement des voitures de métro MR-63 et l'acquisition supplémentaire de voitures afin de rencontrer les objectifs d'achalandage du Plan stratégique 2020 et des besoins reliés aux prolongements du métro. 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 (374,3 millions de dollars) : ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Les objectifs visés sont l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements 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 310 bus, dont 62 articulés (242,4 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. Ses 62 bus articulés remplaceront 93 bus réguliers, représentant une réduction du parc de 31 bus. Toutefois, au cours de cette période, 67 bus seront ajoutés au parc actuel afin d'augmenter l'offre de service globale, dont 31 sont requis par le nouveau Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun. Avec l'autorisation du ministère des Transports du Québec, la Société remplacera, de 2011 à 2013, quelques 181 bus à plancher surbaissé (APS), dont 105 de première génération (APS1) ayant un manque chronique de fiabilité, ce qui mettra fin au programme de remplacement des 410 bus APS1.

Remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV) (153,6 millions de dollars) : ce 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. Ce projet permettra de 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.

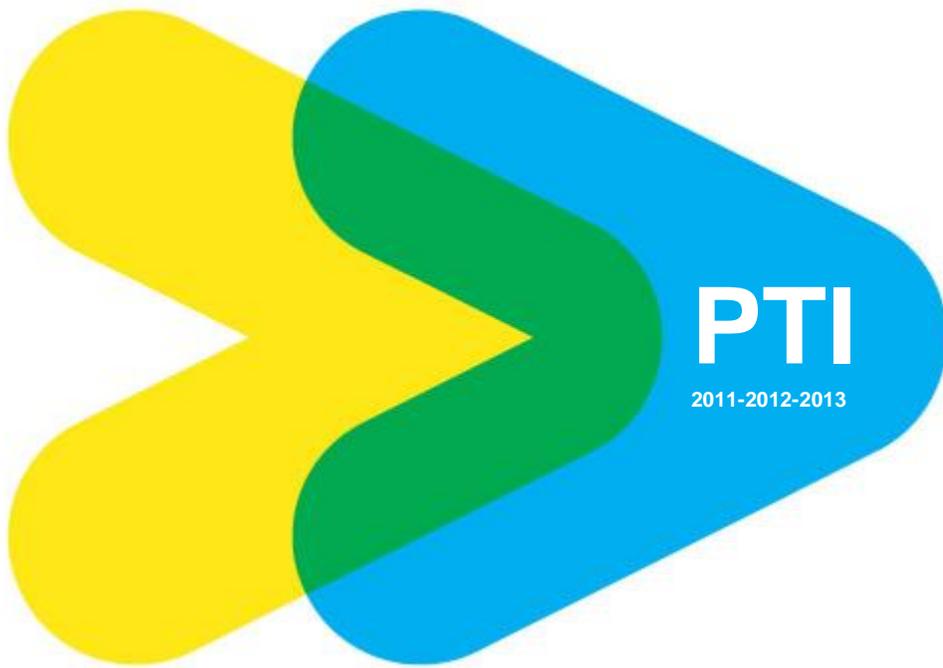
Infrastructures au Réseau des bus (144,9 millions de dollars) : ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts de bus et le personnel prévus dans le PAGASTC et dans le Plan stratégique 2020 de la STM. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour 2013, aura une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels et 100 bus articulés. 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.

Réno-Infrastructures métro – phase I (104,5 millions de dollars) : ce projet vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile afin d'en maintenir la pérennité, la fiabilité, la maintenabilité et la disponibilité. Des travaux de remplacement ou de réfection des composantes structurales, architecturales, électriques et mécaniques seront effectués dans quelques stations, dont McGill, au niveau des structures auxiliaires ainsi qu'en tunnel.

Tramway – axe centre-ville et Côte-des-Neiges (75 millions de dollars) : la mise en place du réseau de tramways contribuera au développement et au réaménagement urbain de certains secteurs stratégiques. La toute première ligne inscrite au présent PTI reliera l'extrémité nord du chemin de la Côte-des-Neiges au centre-ville de Montréal sur un parcours de 12,5 kilomètres. L'implantation de ce réseau améliorera l'offre et la qualité de service du transport en commun et complétera de façon optimale les autres modes de transport.

Programme de mesures préférentielles pour bus (65,4 millions de dollars) : le Plan de développement du réseau, établi par la STM, identifie clairement la nécessité d'améliorer le 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.

Station Berri-UQAM : réfection majeure phase I (53,5 millions de dollars) : ce projet consiste, dans un premier temps, à sécuriser les lieux. Par la suite, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques seront effectués dans cette station.



IMPACT FINANCIER

FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011	2012	2013	Total
Financement au comptant				
➤ Non capitalisables				
Budget d'exploitation	6 857	9 211	9 411	25 479
➤ Capitalisables				
Fonds de roulement	7 438	1 584	1 000	10 022
Gouvernement provincial – subventions au comptant	43 605	29 376	21 654	94 634
Gouvernement fédéral – subventions au comptant	73 085	75 038	64 261	212 385
Agglomération de Montréal – subventions au comptant	16 039	12 441	9 201	37 682
Sous-total	147 025	127 650	105 527	380 202
Financement sur emprunt				
➤ Non subventionnés	105 121	119 614	103 534	328 269
➤ Subventionnés	338 058	417 579	412 300	1 167 937
Sous-total	443 179	537 192	515 835	1 496 205
Financement total	590 204	664 843	621 361	1 876 408
Programme de financement	350 000	520 000	510 000	1 380 000

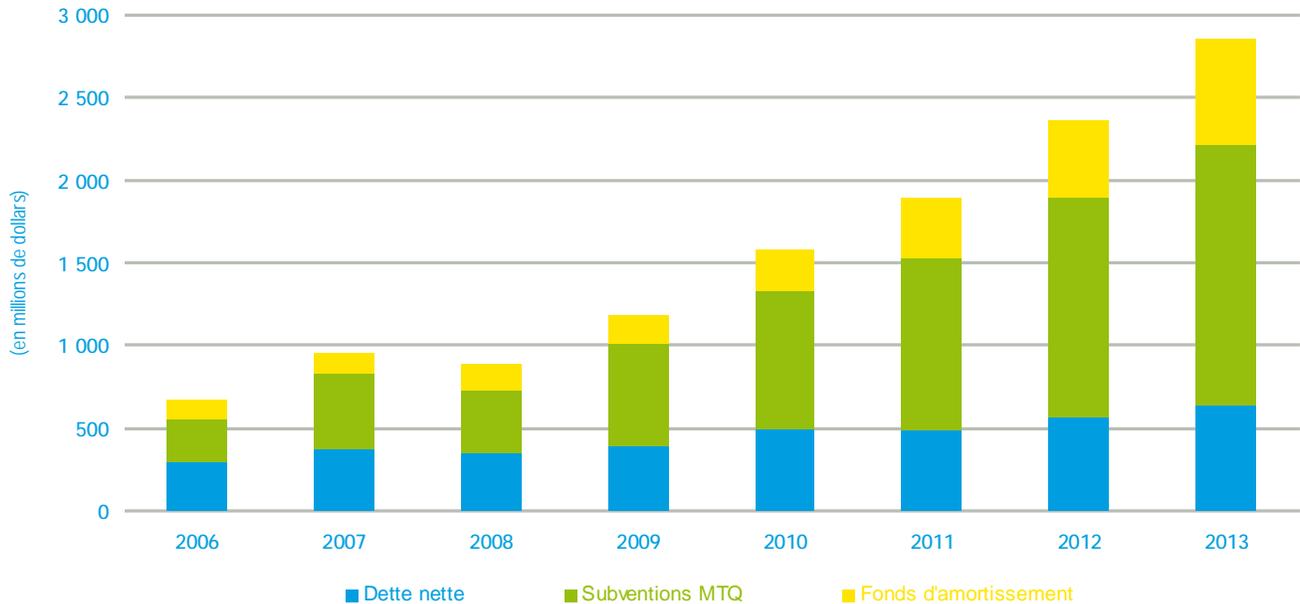
Dans un souci de diversification et d'optimisation des conditions de financement, la STM établit son financement annuel en additionnant les 2/3 des dépenses de l'année courante de tous les projets (à l'exception des dépenses reliées à l'acquisition de voitures de métro incluent à 100 %) au solde des dépenses non financées de l'année précédente.

IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR L'ENDETTEMENT

De 2006 à 2010, la croissance annuelle moyenne de la dette brute était de 33,5 %. Pour la période de 2010 à 2013, elle passera à 27,1 %, reflétant le financement au comptant via les programmes de subventions provinciale et municipale.

Selon les prévisions, le montant de la dette brute en circulation totalisera 1,6 milliard de dollars (avant subvention) au 31 décembre 2010 et 2,9 milliards de dollars au 31 décembre 2013. 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 milliers de dollars)	2006	2007	2008	2009	Prévision			
					2010	2011	2012	2013
Fonds d'amortissement*	113 646	117 380	158 755	173 164	251 083	367 706	470 293	642 039
Subventions MTQ	262 424	464 521	377 441	616 916	822 512	1 040 993	1 323 387	1 575 290
Dette nette	296 421	369 270	351 107	391 768	501 111	483 432	567 818	638 143
Dette brute	672 491	951 171	887 303	1 181 848	1 574 706	1 892 131	2 361 498	2 855 471

* Ce fonds sert à accumuler des sommes pour rembourser certaines dettes à long terme. Ce poste comprend les sommes accumulées par le rachat des dettes à long terme et les revenus d'intérêt procurés par ces sommes.

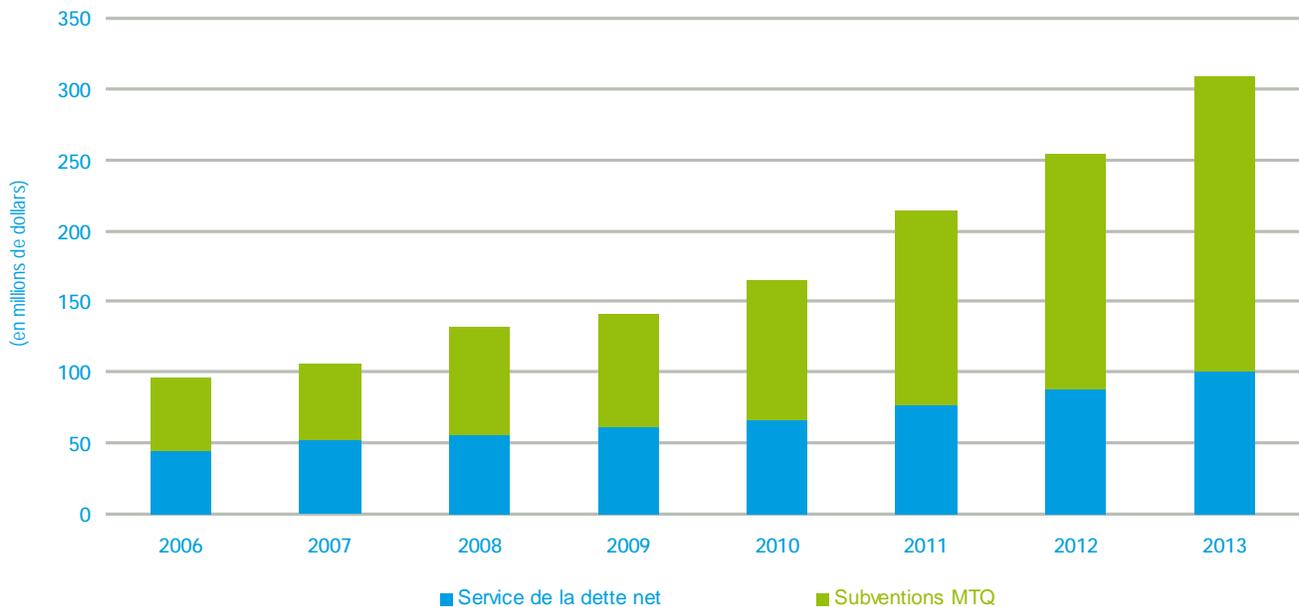
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 164,5 millions de dollars en 2010 pour atteindre 308,9 millions de dollars en 2013. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 29,3 % par rapport à 18,1 % pour la période de 2006 à 2010. 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 55,6 % pour la période de 2006 à 2010 à 65,7 % pour la période de 2011 à 2013.

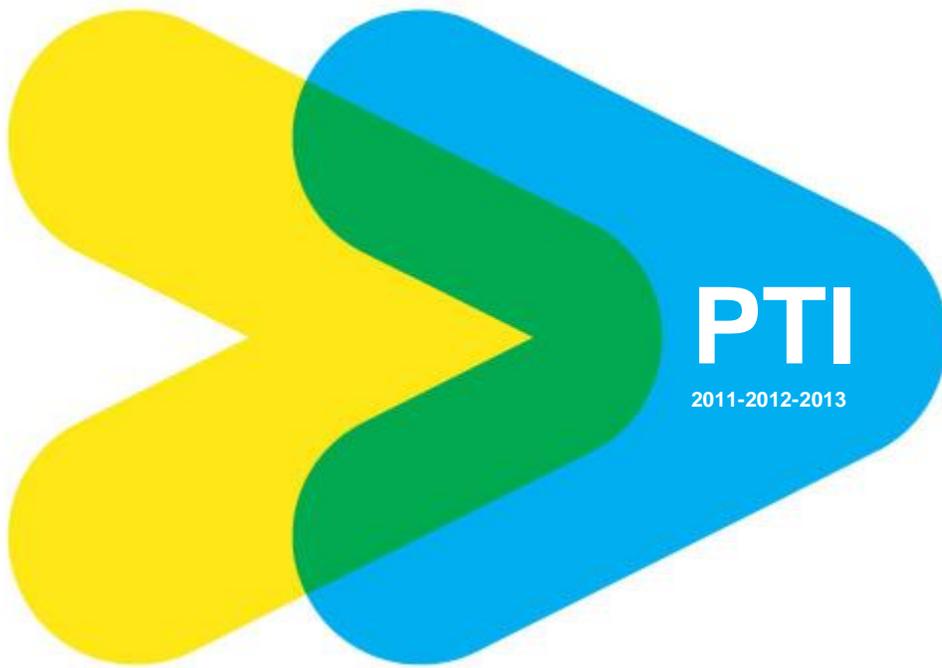
En 2011, le service de la dette net sera de 76,7 millions de dollars, représentant une augmentation de 11,1 millions de dollars par rapport à la prévision 2010. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 88,4 millions de dollars en 2012 et de 100 millions de dollars en 2013, soit une croissance de 52 % par rapport à 2010. Pour une période équivalente, soit de 2006 à 2010, le service de la dette net a augmenté de 37,6 %. Cette hausse du service de la dette net est la conséquence d'une forte croissance des investissements qui sont requis pour assurer le maintien de nos actifs.

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



(en milliers de dollars)	2006	2007	2008	2009	Prévision			
					2010	2011	2012	2013
Service de la dette brut	95 528	105 535	131 247	142 140	164 502	213 725	254 354	308 888
Subventions MTQ	50 763	53 630	75 187	80 574	98 856	136 955	165 941	208 929
Service de la dette net	44 765	51 906	56 059	61 567	65 646	76 770	88 413	99 959

} 37,6 %
} 52,2 %



APPROCHE SECTORIELLE

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 secteurs de l'entreprise sont :

- le secteur Réseau des bus qui comprend les achats 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 de métro, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel ;
- le secteur 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 Tramway est un nouveau secteur où les dépenses d'investissement débuteront dès 2013. Il comprend uniquement l'acquisition de voitures et les infrastructures pour l'axe centre-ville et Côte-des-Neiges.

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

De 2011 à 2013, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 58 % et de 37 % pour le Réseau des bus. Le secteur Administratif représentera quant à lui 1 % des dépenses et le secteur Tramway correspondra à 4 % des investissements.

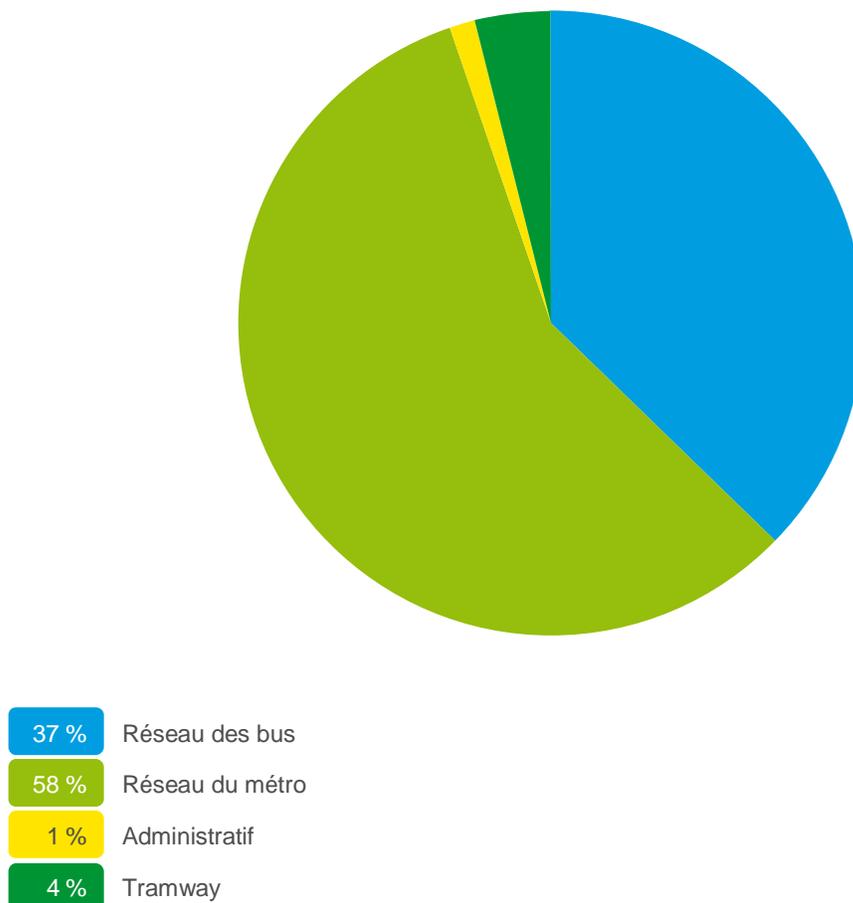
Afin d'augmenter le service, d'assurer la livraison d'un service de qualité, et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, plus de 696,5 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour le remplacement des bus, dont une partie par des bus articulés, l'ajout d'un nouveau centre de transport, la mise en place de mesures prioritaires ainsi que le remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV). Ces quatre projets représentent plus de 87 % des investissements totaux de ce réseau.

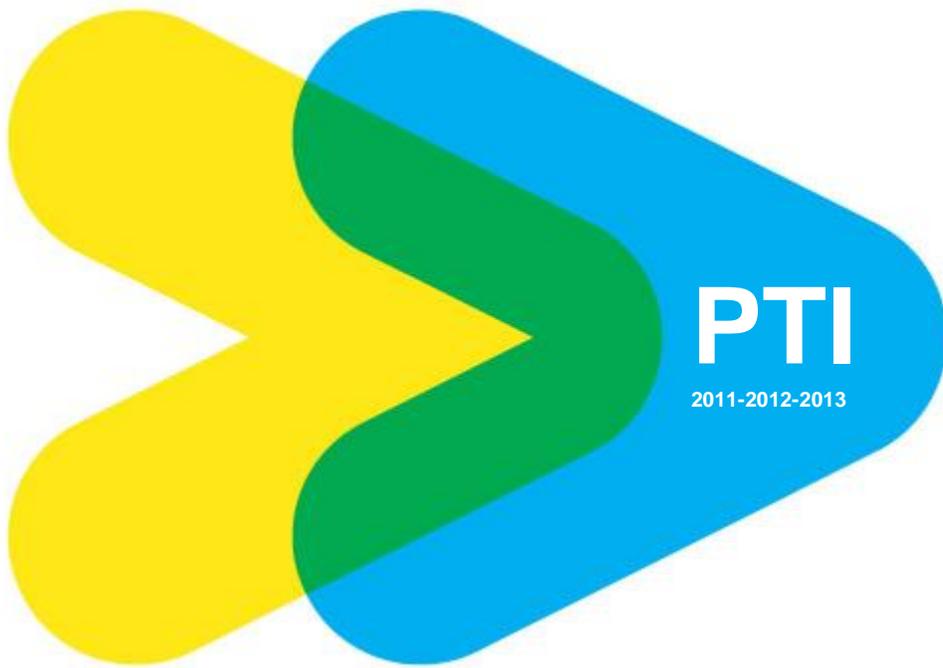
Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1,1 milliard de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont l'acquisition de voitures de métro incluant la modification des ateliers et des équipements métro, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures métro, Réno-Stations et la réfection de la station Berri-UQAM. Ces cinq projets majeurs représentent plus de 96 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Le secteur Tramway représente 4 % des dépenses d'investissement, soit 75 millions de dollars. Ce nouveau secteur, en essor, permettra à la STM d'optimiser son offre de service.

Les projets du secteur Administratif représentent 1 % des dépenses d'investissement de la Société, soit un montant de 21,9 millions de dollars. Plus de 50 % de ces investissements visent la mise à niveau du parc informatique et l'infrastructure technologique de la STM. Ce programme contribue à assurer une saine gestion des actifs informatiques 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.

Pourcentage des dépenses par secteur



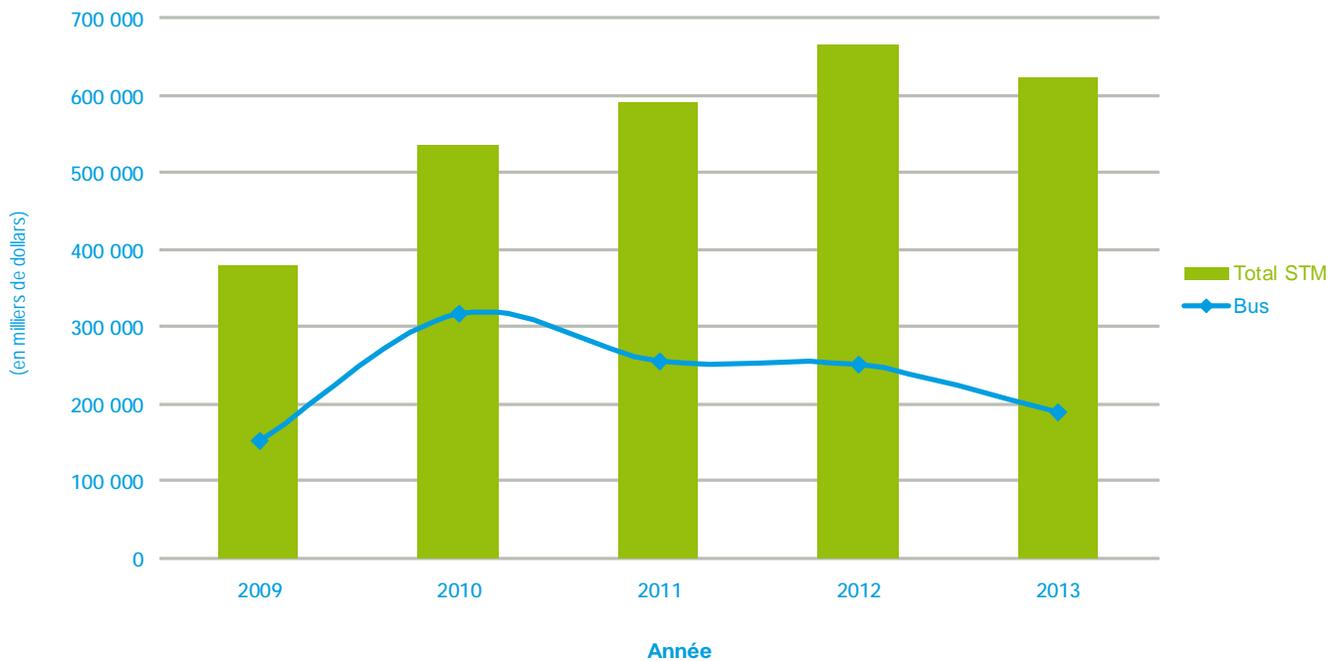


RÉSEAU DES BUS

SOMMAIRE DU RÉSEAU DES BUS

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 696,5 millions de dollars et représentent 37 % des dépenses d'investissement de la STM. Plus de 38 % de ces investissements (264,2 millions de dollars) serviront au remplacement du matériel roulant et 38 % (262,5 millions de dollars) seront affectés aux infrastructures. Le remplacement ou la mise à niveau des équipements et outillage représentera plus de 24 % des investissements (168,8 millions de dollars). L'implantation d'un système d'aide à la gestion des employés représente quant à lui moins de 1 % des dépenses totales du secteur.

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



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 168,8 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Dans cette catégorie, nous retrouvons principalement le projet de remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV) du Réseau des bus (153,6 millions de dollars). Ce projet vise donc l'implantation d'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. Cette réalisation 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.

La STM a entrepris depuis 2009 un plan de remplacement et de sécurisation des installations de levage des centres de transport. Au cours des trois prochaines années, les centres de transport LaSalle, Mont-Royal et St-Denis ont, entre autres, été priorisés. Les coûts estimés sont de 12,5 millions de dollars.

Des investissements de 2,7 millions de dollars serviront à la réfection ou au remplacement de divers outils de production. Ces projets permettront d'améliorer les conditions de travail des employés en matière de santé et sécurité et ainsi assurer la mise en service des véhicules.

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 à fort achalandage. Le tableau suivant montre l'état de la flotte de bus à la STM :

Année	Nombre de bus	Âge moyen des bus	Nombre de bus de 16 ans et plus
2008	1 671	8,78	89
2009	1 680	8,48	86
2010	1 680	6,11	156
2011	1 680	4,99	69
2012	1 680	5,26	0
2013	1 716	6,13	0

Entre 2011 et 2013, la Société investira 200,5 millions de dollars pour l'acquisition de 248 bus à plancher surbaissé et 41,9 millions de dollars pour l'achat de 62 bus articulés. Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports du Québec.

Une des préoccupations importantes à la STM est l'environnement. Afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, la STM investira au cours des trois prochaines années une somme de 16,7 millions de dollars afin d'améliorer l'efficacité énergétique des bus. Par ce programme, la STM modifiera ses bus à plancher surbaissé en changeant les systèmes de ventilation et en développant une programmation optimisée pour la transmission standard.

Un montant de 3,2 millions de dollars sera investi pour le remplacement des véhicules de service et une somme de 1,9 million de dollars au Centre de transport adapté afin de remplacer les minibus qui auront atteint la fin de leur vie utile.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

La Société possède huit centres de transport et un centre d'entretien majeur des bus, tels que décrits dans le tableau suivant :

Centre de transport	Année de construction / Rénovations majeures	Année d'agrandissement	Utilisation
Mont-Royal	1928	1937	Centre de transport
Atelier Crémazie	1948	1956	Centre d'entretien majeur
Frontenac	1948/2011	1957	Centre de transport
St-Michel	1956/1993		Centre de transport adapté
St-Denis	1958	1970	Centre de transport
Legendre	1973	2010	Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
St-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport

La STM investira un montant de 262,5 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et infrastructures du Réseau des bus de 2011 à 2013.

Deux projets majeurs représentent 80 % des investissements de cette catégorie, soit l'ajout d'un centre de transport (144,9 millions de dollars) et l'implantation de voies réservées (65,4 millions de dollars).

La STM 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. Ce nouveau centre de transport aura une capacité de 200 bus conventionnels et de 100 bus articulés. Ce dernier aura le potentiel d'améliorer la répartition des bus sur le réseau.

Afin de réduire le temps de déplacement de la clientèle en augmentant la rapidité, la fluidité et la ponctualité des bus, la STM prévoit implanter de trois à quatre voies réservées par année d'ici 2014. En plus de la mise en place des voies réservées, des feux prioritaires en temps fixe seront également installés.

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira plus de 23,5 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans la réfection de ses centres. Les travaux toucheront plusieurs centres et plusieurs éléments tels que le pavage, l'architecture, la structure, la mécanique du bâtiment, la mécanique générale, l'électricité et la sécurisation de certaines composantes ou équipements.

Au coût de 15,7 millions de dollars, la STM installera plus de 400 abribus, soit 100 abribus en 2011, 150 en 2012 et 150 en 2013 et une centaine de supports à vélos. Ces abribus ont un effet direct sur la qualité des services en assurant un confort de la clientèle à l'arrêt.

Deux terminus au coût de 9,9 millions de dollars seront construits d'ici 2012, soit les terminus Elmhurst et Newman/Lafleur. Le terminus Elmhurst dessert actuellement cinq lignes de bus. Les infrastructures doivent être reconstruites afin de répondre aux besoins de la clientèle. Concernant le terminus Newman/Lafleur, la relocalisation du terminus est rendu obligatoire suite à une reprise du terrain par le ministère des Transports du Québec.

Suite aux nouvelles configurations des bus livrés par le fournisseur principal, la STM prévoit investir plus de 3,1 millions de dollars afin d'intégrer ces nouveaux véhicules à ses opérations. De plus, la venue des bus articulés nous oblige à allonger certaines zones d'arrêt de bus afin de les rendre compatibles.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

(en milliers de dollars)				2010	2011	2012	2013	Total	2014	Total
				et avant	2011-2013				et après	
Machinerie, équipement et outillage										
No :	14473	Conception et production d'outillages spécialisés pour bus à plancher surbaissé	Cap.	1 016	526	539	0	1 065	0	2 081
Fiche :	RB-01		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-093		Total	1 016	526	539	0	1 065	0	2 081
No :	2195	Centre de transport LaSalle : remplacement d'installation de levage	Cap.	5	4	187	2 060	2 250	3 373	5 629
Fiche :	RB-02		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-116		Total	5	4	187	2 060	2 250	3 373	5 629
No :	2219	Centre de transport Mont-Royal : remplacement d'installation de levage	Cap.	92	1 086	706	926	2 717	0	2 810
Fiche :	RB-03		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-119		Total	92	1 086	706	926	2 717	0	2 810
No :	2220	Centre de transport St-Denis : remplacement d'installation de levage	Cap.	103	1 968	2 164	0	4 132	0	4 234
Fiche :	RB-04		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-116		Total	103	1 968	2 164	0	4 132	0	4 234
No :	520210	Remplacement ou réfection des équipements de production	Cap.	336	814	658	0	1 472	3 272	5 080
Fiche :	RB-05		Non cap.	135	0	0	0	0	0	135
R.E. :	R-081		Total	470	814	658	0	1 472	3 272	5 215
No :	562124-00	Programme de remplacement des véris	Cap.	3 310	383	541	2 521	3 445	5 592	12 347
Fiche :	RB-06		Non cap.	25	0	0	0	0	0	25
R.E. :	R-002		Total	3 335	383	541	2 521	3 445	5 592	12 372
No :	721759	Remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV)	Cap.	3 300	26 807	64 945	50 726	142 478	39 327	185 105
Fiche :	RB-07		Non cap.	1 611	528	3 568	7 058	11 154	2 754	15 520
R.E. :	R-114		Total	4 911	27 335	68 513	57 784	153 632	42 081	200 624
No :	996	Divers bâtiments : mise aux normes des systèmes de dépoussiéreurs	Cap.	636	0	0	0	0	0	636
Fiche :	RB-08		Non cap.	0	112	0	0	112	0	112
R.E. :	R-069		Total	636	112	0	0	112	0	748
Sous-total				10 569	32 227	73 309	63 290	168 826	54 319	233 713
Matériel informatique										
No :	350009	Système d'aide à la gestion des employés	Cap.	379	543	0	0	543	0	922
Fiche :	RB-09		Non cap.	309	427	0	0	427	0	736
R.E. :	R-111		Total	688	970	0	0	970	0	1 658
Sous-total				688	970	0	0	970	0	1 658
Matériel roulant										
No :	201112-01	Acquisition de bus articulés 2008 - 2012	Cap.	127 776	41 888	0	0	41 888	0	169 664
Fiche :	RB-10		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-078		Total	127 776	41 888	0	0	41 888	0	169 664
No :	400000	Minibus - Centre de transport adapté	Cap.	9 779	1 850	0	0	1 850	0	11 629
Fiche :	RB-11		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-116		Total	9 779	1 850	0	0	1 850	0	11 629
No :	500001	Acquisition de bus 40 pieds 2007 - 2012 (option) et PQTC (fusion avec 500004)	Cap.	145 747	21 282	0	0	21 282	0	167 030
Fiche :	RB-12		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-079		Total	145 747	21 282	0	0	21 282	0	167 030
No :	500001-01	Remplacement des bus à plancher surbaissé (APS1)	Cap.	167 653	62 387	0	0	62 387	0	230 040
Fiche :	RB-12		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-106		Total	167 653	62 387	0	0	62 387	0	230 040
No :	5002098-1	Acquisition de bus 40 pieds 2012 - 2017	Cap.	0	13 449	65 189	38 174	116 813	232 792	349 604
Fiche :	RB-13		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :			Total	0	13 449	65 189	38 174	116 813	232 792	349 604
No :	5003137	Remplacement de véhicules de service 2010 - 2012	Cap.	0	2 409	0	0	2 409	0	2 409
Fiche :	RB-14		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-118		Total	0	2 409	0	0	2 409	0	2 409
No :	503318	Remplacement et ajout de véhicules de service 2008 - 2010	Cap.	3 266	410	457	0	867	0	4 133
Fiche :	RB-14		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-107		Total	3 266	410	457	0	867	0	4 133
No :	529950	Programme d'efficacité énergétique des bus APS2 à APS6 et des articulés	Cap.	47	7 842	8 892	0	16 733	0	16 780
Fiche :	RB-15		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :			Total	47	7 842	8 892	0	16 733	0	16 780
Sous-total				454 269	151 518	74 538	38 174	264 230	232 792	951 291

				2010	2011	2012	2013	Total	2014	Total	
(en milliers de dollars)				et avant	2011-2013				et après		
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	1294	Centre de transport Mont-Royal : travaux de maintien en opération	Cap.	900	500	500	500	1 500	0	2 400	
Fiche :	RB-16		Non cap.	165	0	0	0	0	0	165	
R.E. :	R-805		Total	1 065	500	500	500	1 500	0	2 565	
No :	1368	Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain	Cap.	1 215	102	106	0	208	0	1 423	
Fiche :	RB-17		Non cap.	8	0	0	0	0	0	8	
R.E. :	R-080		Total	1 224	102	106	0	208	0	1 432	
No :	1554	Centre de transport St-Denis : travaux de maintien en opération jusqu'en 2014	Cap.	1 900	800	500	500	1 800	0	3 700	
Fiche :	RB-18		Non cap.	573	0	0	0	0	0	573	
R.E. :	R-807		Total	2 473	800	500	500	1 800	0	4 273	
No :	1651	Centre de transport Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au Centre de contrôle bus	Cap.	0	78	458	462	998	0	998	
Fiche :	RB-19		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :			Total	0	78	458	462	998	0	998	
No :	1725	Centre de transport Legendre : remplacement de luminaires HID et fluorescents	Cap.	0	71	878	0	949	0	949	
Fiche :	RB-20		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :			Total	0	71	878	0	949	0	949	
No :	1726	Centre de transport St-Michel : mise aux normes de l'éclairage de secours	Cap.	0	12	177	0	189	0	189	
Fiche :	RB-21		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-119		Total	0	12	177	0	189	0	189	
No :	1760	Divers bâtiments en surface : remplacement des panneaux d'alarme incendie - phase III	Cap.	67	0	869	0	869	0	936	
Fiche :	RB-22		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-116		Total	67	0	869	0	869	0	936	
No :	201112-02	Intégration opérationnelle des bus	Cap.	4 680	1 098	0	0	1 098	0	5 779	
Fiche :	RB-23		Non cap.	4 445	1 981	0	0	1 981	0	6 426	
R.E. :	R-078		Total	9 126	3 079	0	0	3 079	0	12 205	
No :	2200	Centre de transport Mont-Royal : réfection de toitures	Cap.	367	984	1 589	0	2 573	0	2 940	
Fiche :	RB-24		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-116		Total	367	984	1 589	0	2 573	0	2 940	
No :	2460	Divers centres de transport : mise à niveau des équipements pétroliers	Cap.	4 643	1 115	856	0	1 972	0	6 615	
Fiche :	RB-25		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-080		Total	4 643	1 115	856	0	1 972	0	6 615	
No :	301056	Centre de transport Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	Cap.	21 776	7 903	0	0	7 903	0	29 680	
Fiche :	RB-26		Non cap.	366	102	0	0	102	0	468	
R.E. :	R-101		Total	22 142	8 005	0	0	8 005	0	30 147	
No :	350001	Programme de mesures préférentielles pour bus	Cap.	9 376	17 025	23 015	25 351	65 392	55 350	130 118	
Fiche :	RB-27		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	CA-113		Total	9 376	17 025	23 015	25 351	65 392	55 350	130 118	
No :	350002	Réaménagement du terminus Elmhurst	Cap.	218	1 677	2 960	0	4 637	0	4 855	
Fiche :	RB-28		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-117		Total	218	1 677	2 960	0	4 637	0	4 855	
No :	450000	Acquisition de 400 abribus	Cap.	383	3 460	5 374	5 481	14 315	0	14 698	
Fiche :	RB-29		Non cap.	0	234	419	549	1 202	0	1 202	
R.E. :	R-108		Total	383	3 695	5 792	6 030	15 517	0	15 900	
No :	529997	Infrastructures au Réseau des bus - phase II	Cap.	16 799	27 342	62 687	54 332	144 362	0	161 160	
Fiche :	RB-30		Non cap.	395	42	152	383	577	0	972	
R.E. :	R-109		Total	17 194	27 384	62 840	54 715	144 938	0	162 132	
No :	529999	Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie et réaménagement du Centre de transport Legendre et de l'atelier de camions	Cap.	85 565	4 334	0	0	4 334	0	89 899	
Fiche :	RB-31		Non cap.	614	0	0	0	0	0	614	
R.E. :	R-055		Total	86 179	4 334	0	0	4 334	0	90 514	
No :	561908	Programme de réfection des dalles de planchers, des aires de circulation et des stationnements	Cap.	5 788	147	0	0	147	0	5 934	
Fiche :	RB-32		Non cap.	169	0	0	0	0	0	169	
R.E. :	R-005		Total	5 956	147	0	0	147	0	6 103	
No :	625009	Aménagement du terminus Newman/Lafleur	Cap.	354	1 453	3 757	0	5 210	0	5 565	
Fiche :	RB-33		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-117		Total	354	1 453	3 757	0	5 210	0	5 565	
No :	814160	Atelier Crémazie : travaux de réfection	Cap.	1 268	195	0	0	195	0	1 462	
Fiche :	RB-34		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-048		Total	1 268	195	0	0	195	0	1 462	
Sous-total				162 035	70 656	104 298	87 558	262 511	55 350	479 897	
				Cap.	618 746	251 945	248 005	181 032	680 983	339 706	1 639 435
RÉSEAU DES BUS				Non cap.	8 815	3 425	4 139	7 990	15 554	2 754	27 124
				Total	627 562	255 371	252 144	189 022	696 537	342 460	1 666 559

FICHE DE PROJET

RB-01

Conception et production d'outillages spécialisés pour bus à plancher surbaissé

No de projet :	14473	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-093	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage

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 dix 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 augmentera 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 016	526	539	0	0	2 081
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 016	526	539	0	0	2 081
Financement						
Gouvernement provincial	171	195	200	0	0	566
Gouvernement fédéral	222	253	259	0	0	734
Agglomération de Montréal	69	79	81	0	0	229
STM	553	0	0	0	0	553
Total	1 016	526	539	0	0	2 081

Pourcentage de subvention

73 %

FICHE DE PROJET

RB-02

Centre de transport LaSalle : remplacement d'installation de levage

No de projet :	2195	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-116	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Elle est composée de deux vérins, soit un fixe et un mobile.

Le Centre de transport LaSalle possède actuellement 17 installations de levage pouvant soulever 17 bus simultanément. 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 quatre installations de levage et en 2011 pour les 13 autres. En 2013 et 2014, les vérins auront 18 à 19 ans et il sera alors temps de les remplacer. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc plus utilisables.

Ce projet consiste à remplacer les installations de levage par des installations enfouies de conception STM afin d'assurer, au meilleur coût possible, la fiabilité et la disponibilité des installations de levage pour réaliser l'entretien des bus (dont les « T-Drive ») au Centre de transport LaSalle.

Ces travaux devraient être réalisés de 2013 à 2015, à raison de sept installations de levage au cours des deux première année et de trois installations 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	5	4	187	2 060	3 373	5 629
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	5	4	187	2 060	3 373	5 629
Financement						
Gouvernement provincial	2	2	69	762	1 248	2 083
Gouvernement fédéral	2	2	90	989	1 619	2 702
Agglomération de Montréal	1	1	28	309	506	844
STM	0	0	0	0	0	0
Total	5	4	187	2 060	3 373	5 629
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-03

Centre de transport Mont-Royal : remplacement d'installation de levage

No de projet :	2219	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-119	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Elle est composée de deux vérins, soit un fixe et un mobile.

Le Centre de transport Mont-Royal possède huit installations de levage pouvant soulever huit bus simultanément. Ces vérins ont été installés en 1986, leur durée de vie est de 16 ans. Ils sont donc en fin de vie utile. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc plus utilisables. En 2012, les vérins devront impérativement être remplacés.

Ce projet consiste à remplacer les huit installations de levage par des installations enfouies de conception STM.

Le remplacement d'une installation 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 dont la durée de vie sera 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 capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	92	1 086	706	926	0	2 810
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	92	1 086	706	926	0	2 810
Financement						
Gouvernement provincial	34	402	261	343	0	1 040
Gouvernement fédéral	44	521	339	445	0	1 349
Agglomération de Montréal	14	163	106	139	0	421
STM	0	0	0	0	0	0
Total	92	1 086	706	926	0	2 810
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-04

Centre de transport St-Denis : remplacement d'installation de levage

No de projet : 2220	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-116	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

Une installation de levage est utilisée pour lever les bus dans les centres de transport lors de l'entretien. Elle est composée de deux vérins, soit un fixe et un mobile.

Le Centre de transport St-Denis possède 13 installations de levage pouvant soulever 13 bus simultanément. 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 des vérins de trois ans maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc plus utilisables. En 2011, les vérins auront 22 ans et devront être remplacés.

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

Le remplacement d'une installation 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 dont la durée de vie sera 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 capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	103	1 968	2 164	0	0	4 234
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	103	1 968	2 164	0	0	4 234
Financement						
Gouvernement provincial	38	728	801	0	0	1 567
Gouvernement fédéral	49	944	1 039	0	0	2 033
Agglomération de Montréal	15	295	325	0	0	635
STM	0	0	0	0	0	0
Total	103	1 968	2 164	0	0	4 234
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-05

Remplacement ou réfection des équipements de production

No de projet : 520210	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-081	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

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.

Note : Le montant autorisé par le comité Gestion du portefeuille de projets (GPP), en date du 21 octobre 2010, est de 2 525 000 \$. Une modification de l'envergure du projet devra être présentée au comité GPP afin d'obtenir l'autorisation de poursuivre le projet.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	336	814	658	0	3 272	5 080
Non capitalisable	135	0	0	0	0	135
Total	470	814	658	0	3 272	5 215
Financement						
Gouvernement provincial	8	301	244	0	1 211	1 763
Gouvernement fédéral	10	391	316	0	1 571	2 287
Agglomération de Montréal	3	122	99	0	491	715
STM	449	0	0	0	0	449
Total	470	814	658	0	3 272	5 215
Pourcentage de subvention						94 %

FICHE DE PROJET

RB-06

Programme de remplacement des vérins

No de projet : 562124-00	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-002	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

Le projet consiste au remplacement des installations de levage dans différents centres de transport. Une installation est composée de deux vérins, soit un fixe et un mobile.

Un centre de transport possède en moyenne 15 installations de levage composées de vérins mécaniques, de vérins de carrosserie, de vérins de lavage ainsi qu'un vérin à pneus. Leur durée de vie est de 16 ans et seront en fin de vie utile entre 2011 et 2015. Pour prolonger leur durée de vie, des sécurisations sont prévus pour les positions les plus critiques.

La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc plus utilisables. Nous avons un plan de remplacement de toutes les installations de levage des centres de transport de 2009 à 2015, avec en moyenne un centre de transport par année.

Le remplacement d'une installation 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 dont la durée de vie sera 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 capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

Les travaux relatifs au remplacement des vérins sont réalisés en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centre d'entretien afin de minimiser les perturbations et d'offrir un taux de disponibilité minimum et acceptable des installations de levage 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 que l'on prévoit une durée de vie minimale de 30 ans au lieu des 15 ou 20 ans des vérins commerciaux.

Note : Le montant autorisé par le comité Gestion du portefeuille de projets, en date du 21 octobre 2010, est de 7 299 000 \$. Une modification de l'envergure du projet devra être présentée au comité GPP afin d'obtenir l'autorisation de poursuivre le projet.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	3 310	383	541	2 521	5 592	12 347
Non capitalisable	25	0	0	0	0	25
Total	3 335	383	541	2 521	5 592	12 372
Financement						
Gouvernement provincial	33	142	200	933	2 069	3 376
Gouvernement fédéral	42	184	260	1 210	2 684	4 380
Agglomération de Montréal	13	57	81	378	839	1 369
STM	3 247	0	0	0	0	3 247
Total	3 335	383	541	2 521	5 592	12 372

Pourcentage de subvention

74 %

FICHE DE PROJET

RB-07

Remplacement des systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV)

No de projet : 721759	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-114	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

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 1 680 bus. Ceux-ci 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 17 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 stratégique 2020 de la STM, le Plan de transport de la Ville de Montréal et la Politique québécoise du transport collectif du MTQ.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	3 300	26 807	64 945	50 726	39 327	185 105
Non capitalisable	1 611	528	3 568	7 058	2 754	15 520
Total	4 911	27 335	68 513	57 784	42 081	200 624
Financement						
Gouvernement provincial	1 221	9 919	24 030	18 768	14 551	68 489
Gouvernement fédéral	1 584	12 867	31 174	24 348	18 877	88 850
Agglomération de Montréal	495	4 021	9 742	7 609	5 899	27 766
STM	1 611	528	3 568	7 058	2 754	15 520
Total	4 911	27 335	68 513	57 784	42 081	200 624

Pourcentage de subvention

100 %

FICHE DE PROJET

RB-08

Divers bâtiments : mise aux normes des systèmes de dépoussiéreurs

No de projet : 996	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-069	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

La STM possède plusieurs ateliers de mécanique pour la maintenance des véhicules de transport en commun (bus et métro). La majorité de ces ateliers, situés sur le site du plateau Youville (Grande révision, Petite révision, Crémazie et le Centre de transport Legendre), sont équipés de systèmes de captation et de dépoussiérage tels que :

- usinage de pièces métalliques ;
- gougeage de pièces métalliques ;
- nettoyage au jet d'air ;
- nettoyage des filtres ;
- fabrication et usinage de pièces en matériaux composites ;
- transformation du bois.

Au cours de l'automne 2004, le gouvernement du Québec a procédé à des consultations auprès des grandes sociétés parapubliques afin d'apporter des modifications au Règlement sur la santé et la sécurité du travail, particulièrement sur les systèmes de collecte et de traitement des poussières.

Afin d'estimer les impacts que pourraient avoir ces modifications sur ses opérations, la Direction – Ingénierie a mandaté une firme spécialisée en ventilation industrielle pour procéder à un audit de l'ensemble des systèmes de dépoussiérage. Suite à la remise du rapport, on constate que certains systèmes ne se conforment pas aux normes actuelles en vigueur et que la majorité d'entre eux ne répondront pas aux nouvelles modifications dudit règlement.

Le but de ce projet est de rendre les 18 systèmes de collecte de poussières conformes et sécuritaires par rapport :

- aux normes en vigueur ;
- aux modifications à venir du règlement afin d'assurer un environnement sécuritaire aux employés des ateliers.

Le projet consiste donc à :

- procéder à l'inventaire du parc des dépoussiéreurs de la STM ;
- effectuer la mise à niveau de la sécurisation des systèmes ;
- recueillir, lors de la mise à niveau, les informations techniques adéquates pour le plan d'entretien préventif afin de :
 - diminuer les risques d'accidents ;
 - diminuer les coûts d'opérations des systèmes.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	636	0	0	0	0	636
Non capitalisable	0	112	0	0	0	112
Total	636	112	0	0	0	748
Financement						
Gouvernement provincial	81	0	0	0	0	81
Gouvernement fédéral	181	0	0	0	0	181
Agglomération de Montréal	81	0	0	0	0	81
STM	292	112	0	0	0	404
Total	636	112	0	0	0	748

Pourcentage de subvention

54 %

FICHE DE PROJET

RB-09

Système d'aide à la gestion des employés (SAGE)

No de projet :	350009	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-111	Catégorie d'actif :	Matériel informatique

Au cours de 2007, une révision de l'organisation du travail des chefs d'opérations a été réalisée. Plusieurs impacts importants ont par la suite été constatés. D'une part, le chef d'opérations doit maintenant gérer, en temps différé, des équipes importantes pouvant, dans certains cas, atteindre 70 chauffeurs. Il reçoit quotidiennement plusieurs informations provenant d'une multitude de sources. Cette nouvelle organisation requiert une adaptation considérable de la part des chefs d'opérations 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 chef d'opérations 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 chef d'opérations.

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 un éditeur de logiciel qui intègre dans sa suite HASTUS (déjà utilisé à la STM) un module qui répond aux besoins indiqués ci-dessus. 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	379	543	0	0	0	922
Non capitalisable	309	427	0	0	0	736
Total	688	970	0	0	0	1 658
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	688	970	0	0	0	1 658
Total	688	970	0	0	0	1 658
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RB-10

Acquisition de bus articulés 2008 – 2012

No de projet : 201112-01	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-078	Catégorie d'actif : Matériel roulant

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 42 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.

	2010 et avant	2011	Total
Articulés	140	62	202

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	127 776	41 888	0	0	0	169 664
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	127 776	41 888	0	0	0	169 664
Financement						
Gouvernement provincial	19 805	15 499	0	0	0	35 304
Gouvernement fédéral	88 165	20 106	0	0	0	108 272
Agglomération de Montréal	19 805	6 283	0	0	0	26 089
STM	0	0	0	0	0	0
Total	127 776	41 888	0	0	0	169 664

Pourcentage de subvention

100 %

FICHE DE PROJET

RB-11

Minibus – Centre de transport adapté

No de projet : 400000

Secteur :

Réseau des bus

No de R.E. :

Catégorie d'actif :

Matériel roulant

Le parc actuel comprend 86 minibus pour desservir la clientèle ayant des limitations fonctionnelles importantes sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal.

Selon le Plan stratégique 2020 du Centre de transport adapté, celui-ci vise à remplacer annuellement 14 de ses véhicules qui auront atteint ou dépassé la vie utile de cinq ans. Ce niveau de remplacement annuel permet de lisser les acquisitions et de maintenir constant l'âge moyen du parc à près de trois ans. Actuellement, seules les acquisitions 2011 ont été autorisées par le comité Gestion du portefeuille de projets.

Il est important de souligner ici que le service aux personnes avec limitations fonctionnelles importantes requiert des véhicules avec un niveau de fiabilité très élevé, raison pour laquelle on ne peut se permettre d'avoir un parc d'âge moyen élevé pour ce service.

Évolution du parc des minibus

Année	Nombre de véhicules	Âge moyen des véhicules	Nombre de véhicules de 5 ans et plus
2008	86		
2009	86		
2010	86	3,46	21
2011	86	3,17	18
2012	86	3,08	16
2013	86	3,09	3

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	9 779	1 850			0	11 629
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	9 779	1 850	0	0	0	11 629
Financement						
Gouvernement provincial	7 334	1 388	0	0	0	8 722
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 445	463	0	0	0	2 907
Total	9 779	1 850	0	0	0	11 629

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-12

Remplacement des bus à plancher surbaissé (contrat 2007 – 2012, PQTC et remplacement APS1)

No de projet :	500001 et 500001-01	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-079 et R-106	Catégorie d'actif :	Matériel roulant

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 2007 – 2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003 – 2007, pour un total de 310 bus à plancher surbaissé. De cette quantité, 191 bus servent à augmenter l'offre de service (PQTC) et 119 au remplacement.

Dans le cas des 410 APS1, leur manque de fiabilité oblige la STM à déroger de sa politique de remplacement, ce qui est 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.

	2010 et avant	2011	Total
2007-2012 et PQTC	272	38	310
APS1	<u>305</u>	<u>105</u>	<u>410</u>
Total	<u>577</u>	<u>143</u>	<u>720</u>

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	313 400	83 669	0	0	0	397 070
Non capitalisable	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Total	<u>313 400</u>	<u>83 669</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>397 070</u>
Financement						
Gouvernement provincial	95 061	30 957	0	0	0	126 019
Gouvernement fédéral	129 708	40 161	0	0	0	169 869
Agglomération de Montréal	30 369	12 550	0	0	0	42 920
STM	<u>58 263</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>58 263</u>
Total	<u>313 400</u>	<u>83 669</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>397 070</u>

Pourcentage de subvention

85 %

FICHE DE PROJET

RB-13

Acquisition de bus 40 pieds 2012 – 2017

No de projet : 5002098-1	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Matériel roulant

Le Plan stratégique 2020 prévoit une augmentation annuelle moyenne de 2,6 % de l'offre de service de 2011 à 2020. Pour y arriver la STM compte sur :

- ▶ la réception de nouveaux bus articulés et conventionnels dotés d'une propulsion hybride ;
- ▶ la relocalisation du Centre de transport St-Denis à proximité de sa localisation actuelle avec la même capacité ;
- ▶ la construction de deux nouveaux centres de transport.

Une étude préliminaire a démontré que cet objectif se traduit par l'acquisition de 416 bus entre 2012 et 2017, soit 316 bus réguliers de 40 pieds (dans le cadre de ce projet) et 100 bus articulés (dans le cadre du projet 5002098-2, projet non autorisé par le comité GPP).

Le plan d'acquisition se présente comme suit :

	2012	2013	2014 et après	Total
Bus 40 pieds	69	36	211	316

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	13 449	65 189	38 174	232 792	349 604
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	13 449	65 189	38 174	232 792	349 604
Financement						
Gouvernement provincial	0	4 976	24 120	14 124	86 133	129 354
Gouvernement fédéral	0	6 456	31 291	18 324	111 740	167 810
Agglomération de Montréal	0	2 017	9 778	5 726	34 919	52 441
STM	0	0	0	0	0	0
Total	0	13 449	65 189	38 174	232 792	349 604

Pourcentage de subvention

100 %

FICHE DE PROJET

RB-14

Remplacement et ajout de véhicules de service

No de projet :	5003137 et 503318	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-118 et R-107	Catégorie d'actif :	Matériel roulant

Le projet vise le remplacement des véhicules de service lorsqu'ils atteindront la fin de leur cycle de vie économique et ainsi que l'addition de nouveaux véhicules afin de rencontrer les besoins opérationnels.

La STM gère actuellement un parc de 447 véhicules de service réguliers. 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 cinq 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	3 266	2 819	457	0	0	6 542
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 266	2 819	457	0	0	6 542
Financement						
Gouvernement provincial	506	1 044	169	0	0	1 719
Gouvernement fédéral	2 253	1 354	219	0	0	3 827
Agglomération de Montréal	506	423	69	0	0	997
STM	0	0	0	0	0	0
Total	3 266	2 819	457	0	0	6 542
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-15

Programme d'efficacité énergétique des bus APS2 à APS6 et des articulés

No de projet : 529950	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Matériel roulant

Dans le cadre de son Programme d'efficacité énergétique des bus APS2 à APS6 et des articulés, la STM désire améliorer le rendement de ses bus en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

Au cours des dernières années, plusieurs projets d'étude ont été entrepris pour identifier des solutions technologiques qui pourraient permettre des économies substantielles au niveau de la consommation de carburant et de l'émission de gaz à effet de serre.

Présentement, deux modifications seront apportées aux véhicules pour atteindre ces objectifs :

- changer le système de ventilation ;
- développer une programmation optimisée pour la transmission standard.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	47	7 842	8 892	0	0	16 780
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	47	7 842	8 892	0	0	16 780
Financement						
Gouvernement provincial	24	3 921	6 669	0	0	10 613
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	24	3 921	2 223	0	0	6 167
Total	47	7 842	8 892	0	0	16 780

Pourcentage de subvention

63 %

FICHE DE PROJET

RB-16

Centre de transport Mont-Royal : travaux de maintien en opération

No de projet : 1294	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-805	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Tel que mentionné au PAGASTC, 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 Centre de transport Mont-Royal. Ce centre devait être fermé, mais compte tenu des besoins immédiats, il est demandé de prolonger le maintien en opération pour cinq années additionnelles (de 2010 à 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 1 680 bus.

Des interventions d'entretien sont toutefois nécessaires pour maintenir le fonctionnement sécuritaire du Centre de transport Mont-Royal 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 cinq ans (de 2009 à 2014) et touchent toutes les disciplines de l'ingénierie du bâtiment.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	900	500	500	500	0	2 400
Non capitalisable	165	0	0	0	0	165
Total	1 065	500	500	500	0	2 565
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 065	500	500	500	0	2 565
Total	1 065	500	500	500	0	2 565
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RB-17

Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain

No de projet : 1368	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-080	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Ce projet vise l'acquisition d'un nombre limité d'abribus par année ainsi que l'acquisition et l'installation de 100 supports à vélos pour l'année 2010, 50 supports à vélos pour 2011 et 50 supports à vélos pour 2012. 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 de 940 abribus de la STM 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 clients 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 vélos vise à répondre aux besoins de la clientèle. En effet, nous recevons annuellement de 25 à 50 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 215	102	106	0	0	1 423
Non capitalisable	8	0	0	0	0	8
Total	1 224	102	106	0	0	1 432
Financement						
Gouvernement provincial	173	16	16	0	0	206
Gouvernement fédéral	772	71	73	0	0	916
Agglomération de Montréal	173	16	16	0	0	206
STM	104	0	0	0	0	104
Total	1 224	102	106	0	0	1 432

Pourcentage de subvention

93 %

FICHE DE PROJET

RB-18

Centre de transport St-Denis : travaux de maintien en opération jusqu'en 2014

No de projet : 1554	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-807	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Une évaluation de l'état du bâtiment du Centre de transport 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 le maintien du centre en service jusqu'en 2014.

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 six 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 Centre de transport 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 900	800	500	500	0	3 700
Non capitalisable	573	0	0	0	0	573
Total	2 473	800	500	500	0	4 273
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 473	800	500	500	0	4 273
Total	2 473	800	500	500	0	4 273
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RB-19

Centre de transport Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au Centre de contrôle bus

No de projet : 1651	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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 Centre de contrôle bus 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'intervention 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	78	458	462	0	998
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	78	458	462	0	998
Financement						
Gouvernement provincial	0	58	344	346	0	748
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	19	115	115	0	249
Total	0	78	458	462	0	998
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RB-20

Centre de transport Legendre : remplacement des luminaires HID et fluorescents

No de projet : 1725	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

Dans le cadre du projet majeur au Centre de transport Legendre réalisé en 2008, une grande partie du centre a été complètement rénovée et un nouveau complexe de carrosserie a été construit. Néanmoins, une partie existante du centre n'a pu bénéficier de la même cure de rajeunissement.

L'éclairage de cette partie non réaménagée contient des appareils d'éclairage munis de ballasts et de lampes à 600V à vapeur de mercure. Ce type d'éclairage est une ancienne technologie et celle-ci est discontinuée. Peu de manufacturiers maintiennent encore en stock ce type d'appareil ou leurs équivalences et les délais de livraison sont importants (trois mois et plus). De plus, notons que les équivalences sur le marché ne concordent pas parfaitement avec les appareils en place et causent des problèmes à nos équipes d'entretien. Quant aux lampes à vapeur de mercure, ces lampes sont 30 % moins efficaces que les lampes aux halogénures métalliques ou sodium haute pression et ne respectent pas les standards STM (normes et critères de conception – Surface de la STM).

Le projet consiste à uniformiser les niveaux d'éclairage de la partie non réaménagée par rapport aux nouveaux secteurs en installant des appareils d'éclairage à 347V qui sont présentement le standard et les plus répandus sur le marché. Plus précisément, nous allons éliminer complètement les appareils d'éclairage au mercure ainsi que leurs conduits et conducteurs pour les remplacer par des nouvelles composantes. La quantité d'appareils d'éclairage sera sensiblement la même.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	71	878	0	0	949
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	71	878	0	0	949
Financement						
Gouvernement provincial	0	26	325	0	0	351
Gouvernement fédéral	0	34	422	0	0	456
Agglomération de Montréal	0	11	132	0	0	142
STM	0	0	0	0	0	0
Total	0	71	878	0	0	949
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-21

Centre de transport St-Michel : mise aux normes de l'éclairage de secours

No de projet :	1726	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-119	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

Le Centre de transport 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	12	177	0	0	189
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	12	177	0	0	189
Financement						
Gouvernement provincial	0	4	66	0	0	70
Gouvernement fédéral	0	6	85	0	0	91
Agglomération de Montréal	0	2	27	0	0	28
STM	0	0	0	0	0	0
Total	0	12	177	0	0	189
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-22

Divers bâtiments en surface : remplacement des panneaux d'alarme incendie – phase III

No de projet : 1760	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-116	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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 détection 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 deux 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 : les centres de transport Anjou, St-Laurent et Lasalle, le poste Providence ainsi que l'usine Crémazie.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	67	0	869	0	0	936
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	67	0	869	0	0	936
Financement						
Gouvernement provincial	25	0	321	0	0	346
Gouvernement fédéral	32	0	417	0	0	449
Agglomération de Montréal	10	0	130	0	0	140
STM	0	0	0	0	0	0
Total	67	0	869	0	0	936
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-23

Intégration opérationnelle des bus

No de projet :	201112-02	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-078	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

Suite aux nouvelles configurations des véhicules livrés par le fournisseur principal de la Société, celle-ci 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 bus 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 de bus pour les rendre compatibles avec les bus articulés, ce qui nécessitera le déplacement des poteaux signalant la fin de la zone d'arrêt.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	4 680	1 098	0	0	0	5 779
Non capitalisable	4 445	1 981	0	0	0	6 426
Total	9 126	3 079	0	0	0	12 205
Financement						
Gouvernement provincial	382	90	0	0	0	472
Gouvernement fédéral	1 703	400	0	0	0	2 102
Agglomération de Montréal	382	90	0	0	0	472
STM	6 658	2 500	0	0	0	9 158
Total	9 126	3 079	0	0	0	12 205

Pourcentage de subvention

53 %

FICHE DE PROJET

RB-24

Centre de transport Mont-Royal : réfection de toitures

No de projet : 2200	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-116	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Ce projet s'inscrit dans le cadre des recommandations d'une firme d'experts-conseils en bâtiments réalisées 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	367	984	1 589	0	0	2 940
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	367	984	1 589	0	0	2 940
Financement						
Gouvernement provincial	136	364	588	0	0	1 088
Gouvernement fédéral	176	472	763	0	0	1 411
Agglomération de Montréal	55	148	238	0	0	441
STM	0	0	0	0	0	0
Total	367	984	1 589	0	0	2 940
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-25

Divers centres de transport : mise à niveau des équipements pétroliers

No de projet :	2460	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-080	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

En juin 2006, le groupe d'entretien de la Direction exécutive – Construction et maintien des infrastructures a constaté la présence d'une fuite de diesel dans la tuyauterie des équipements pétroliers au Centre de transport Anjou. Suite à cet incident, le groupe de l'Entretien des infrastructures a procédé à une étude diligente dans l'ensemble des installations de la STM comportant des équipements pétroliers similaires 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.

Le projet consiste à faire une mise à niveau importante des installations pétrolières de la STM afin de maintenir l'intégrité de nos équipements et la sécurité du personnel travaillant dans ces secteurs. La priorité des interventions porte sur la réfection de la tuyauterie d'alimentation de diesel, des conduits rigides, du câblage des systèmes de détection de fuite, des sondes, du système de détection, des distributeurs de carburant et du remplacement du réservoir diesel. De plus, on installera un système d'extinction automatique de type à mousse et on modifiera le système de ventilation actuel pour que celui-ci soit relié électriquement aux pompes de distribution.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	4 643	1 115	856	0	0	6 615
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	4 643	1 115	856	0	0	6 615
Financement						
Gouvernement provincial	565	173	133	0	0	871
Gouvernement fédéral	2 516	770	591	0	0	3 876
Agglomération de Montréal	565	173	133	0	0	871
STM	997	0	0	0	0	997
Total	4 643	1 115	856	0	0	6 615
Pourcentage de subvention						85 %

FICHE DE PROJET

RB-26

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

No de projet : 301056	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-101	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

L'objectif de ce projet est de maintenir les installations en opération pour les 10 à 20 prochaines années sans intervention majeure. Il permettra d'améliorer les conditions de travail du personnel en fournissant des systèmes fiables qui rencontrent les normes, tant en terme d'équipements de production que d'environnement de travail.

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 national 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 des vérins pour les baies de travail.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	21 776	7 903	0	0	0	29 680
Non capitalisable	366	102	0	0	0	468
Total	22 142	8 005	0	0	0	30 147
Financement						
Gouvernement provincial	15 897	5 769	0	0	0	21 666
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	6 246	2 236	0	0	0	8 481
Total	22 142	8 005	0	0	0	30 147

Pourcentage de subvention

73 %

FICHE DE PROJET

RB-27

Programme de mesures préférentielles pour bus

No de projet : 350001	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : CA-113	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

La raison d'être de ce projet est de réduire le temps de déplacements de la clientèle en augmentant la rapidité, la fluidité et la ponctualité des bus sur les axes à fort achalandage du réseau de la STM. Cette amélioration notable des déplacements permettra de mieux concurrencer l'automobile et ainsi permettre une hausse d'achalandage et une augmentation de la part modale du transport en commun.

La solution retenue est l'implantation, pour les prochaines années, de plus de 240 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, passant de 74 km à plus de 300 km de voies.

Le concept des mesures préférentielles pour bus s'appuie sur deux phases :

- ▶ **Phase 1 :** En mode de travail accéléré, il est prévu d'étudier et implanter environ 3-4 axes par année d'ici 2014. Cette phase comprend la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires en temps fixe ;
- ▶ **Phase 2 :** La détection en temps réel sera réalisée de concert avec le projet SAEIV à compter de 2013. Par la suite, les nouveaux axes permettront la détection en temps réel des bus. Ces équipements seront également installés de façon rétroactive sur les axes déjà implantés avant 2013 et sur les voies réservées actuelles (ex. : Parc, Côte-des-Neiges, etc.).

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	9 376	17 025	23 015	25 351	55 350	130 118
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	9 376	17 025	23 015	25 351	55 350	130 118
Financement						
Gouvernement provincial	7 126	12 939	17 492	19 267	42 066	98 890
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 250	4 086	5 524	6 084	13 284	31 228
Total	9 376	17 025	23 015	25 351	55 350	130 118

Pourcentage de subvention

76 %

FICHE DE PROJET

RB-28

Réaménagement du terminus Elmhurst

No de projet :	350002	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-117	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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 clients 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 20 h, 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-Hudson.

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 clientèle statique et dynamique ;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations ;
- des éléments de services périphériques comme des supports à vélos, des bancs et des poubelles ;
- de la télésurveillance.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	218	1 677	2 960	0	0	4 855
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	218	1 677	2 960	0	0	4 855
Financement						
Gouvernement provincial	164	1 258	2 220	0	0	3 641
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	55	419	740	0	0	1 214
Total	218	1 677	2 960	0	0	4 855
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RB-29

Acquisition de 400 abribus

No de projet :	450000	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-108	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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 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 d'un concours de design pour la conception de 400 abribus à être installés au cours des prochaines années. En janvier 2010, la STM et la Ville de Montréal annonçait l'identité de la firme gagnante de ce concours. L'inauguration d'un des trois prototypes du nouveau modèle d'abribus a eu lieu en novembre 2010.

Une fois les prototypes approuvés, la STM prévoit installer 100 abribus pour 2011, 150 pour 2012 et 150 pour 2013.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	383	3 460	5 374	5 481	0	14 698
Non capitalisable	0	234	419	549	0	1 202
Total	383	3 695	5 792	6 030	0	15 900
Financement						
Gouvernement provincial	287	2 595	4 030	4 111	0	11 023
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	96	1 100	1 762	1 919	0	4 876
Total	383	3 695	5 792	6 030	0	15 900

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-30

Infrastructures au Réseau des bus – phase II

No de projet : 529997	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-109	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Ce projet consiste à ajouter un centre de transport 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 stratégique 2020 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 centre de transport pour 2013 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 centre de transport efficient qui s'inscrit à l'intérieur du volet de développement durable dont la STM a fait une priorité dans son Plan stratégique 2020. Ce nouveau centre permettra de prévoir des aménagements pour des bus qui auront de nouveaux modes de propulsion (électricité) dans un futur plus ou moins rapproché.

Ce centre de transport 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	16 799	27 342	62 687	54 332	0	161 160
Non capitalisable	395	42	152	383	0	972
Total	17 194	27 384	62 840	54 715	0	162 132
Financement						
Gouvernement provincial	12 599	20 506	47 016	40 749	0	120 870
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	4 595	6 878	15 824	13 966	0	41 262
Total	17 194	27 384	62 840	54 715	0	162 132

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-31

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

No de projet :	529999	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-055	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Les installations actuelles ne peuvent recevoir des bus dont la longueur dépasse les 40 pieds. Enfin, la carrosserie des nouveaux véhicules sera composée de fibre 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 de transport Legendre pour une superficie de 150 000 pieds carrés.

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	85 565	4 334	0	0	0	89 899
Non capitalisable	614	0	0	0	0	614
Total	86 179	4 334	0	0	0	90 514
Financement						
Gouvernement provincial	64 173	3 251	0	0	0	67 424
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	22 006	1 084	0	0	0	23 089
Total	86 179	4 334	0	0	0	90 514

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-32

Programme de réfection des dalles de planchers, des aires de circulation et des stationnements

No de projet : 561908	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-005	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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'investissement 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 Centre de transport Frontenac, aucun travail de reconstruction majeur complet des surfaces n'est prévu. Les principales interventions préventives faisant partie du programme, telles que le scellement de fissures et joints, l'application de scellants à béton et l'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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	5 788	147	0	0	0	5 934
Non capitalisable	169	0	0	0	0	169
Total	5 956	147	0	0	0	6 103
Financement						
Gouvernement provincial	666	23	0	0	0	689
Gouvernement fédéral	2 965	101	0	0	0	3 066
Agglomération de Montréal	666	23	0	0	0	689
STM	1 660	0	0	0	0	1 660
Total	5 956	147	0	0	0	6 103

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-33

Aménagement du terminus Newman/Lafleur

No de projet : 625009	Secteur : Réseau des bus
No de R.E. : R-117	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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.

L'arrondissement n'a pas le droit de permettre un empiètement sur ce site sans la permission du ministère des Transports du Québec et celui-ci 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 trois à cinq 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.

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. Le terminus devra être en mesure d'accueillir 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'information clientèle statique et dynamique, 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 etc.) ;
- des éléments de services périphériques (supports à vélos, bancs, poubelles, etc.) ;
- de la télésurveillance.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	354	1 453	3 757	0	0	5 565
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	354	1 453	3 757	0	0	5 565
Financement						
Gouvernement provincial	266	1 090	2 818	0	0	4 173
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	89	363	939	0	0	1 391
Total	354	1 453	3 757	0	0	5 565

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-34

Atelier Crémazie : travaux de réfection

No de projet :	814160	Secteur :	Réseau des bus
No de R.E. :	R-048	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

Une étude diligente a été effectuée par une firme externe. Dans le rapport de cette étude, une liste des interventions avait été dressée, présentant les travaux à effectuer selon leur urgence. Certains travaux étaient exigés suite à l'étude de la réglementation en vigueur et d'autres travaux l'étaient suite à la détérioration de l'état de l'atelier Crémazie.

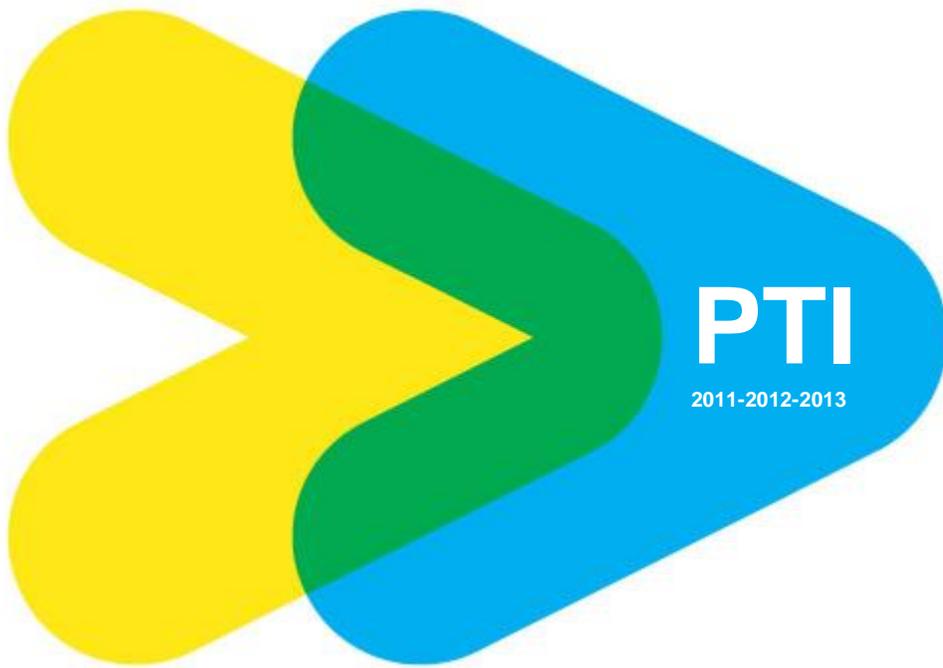
Concernant les travaux de réfection, certains éléments ont atteint leur durée de vie maximum ou présentent un état de vétusté et peuvent avoir un impact sur l'intégrité des installations.

Pour les interventions en architecture, il est ici question de la membrane de la toiture existante. Datant de plus de 20 ans, cette membrane présente un état de dégradation avancée dans la plupart des bassins existants. Il y a d'ailleurs eu quelques infiltrations à l'automne 2003.

Concernant les correctifs exigés, par rapport à la réglementation en vigueur, il faut revoir la quantité des issues au rez-de-chaussée ainsi qu'à la mezzanine. De plus, les cloisons existantes séparant le rez-de-chaussée de la mezzanine doivent former une séparation coupe feu sans degré de résistance au feu, afin de prévenir la propagation des flammes et/ou de la fumée.

De plus, des travaux sont requis pour la mécanique et l'électricité de l'atelier Crémazie.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 268	195	0	0	0	1 462
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 268	195	0	0	0	1 462
Financement						
Gouvernement provincial	106	30	0	0	0	136
Gouvernement fédéral	472	134	0	0	0	606
Agglomération de Montréal	106	30	0	0	0	136
STM	584	0	0	0	0	584
Total	1 268	195	0	0	0	1 462
Pourcentage de subvention						60 %

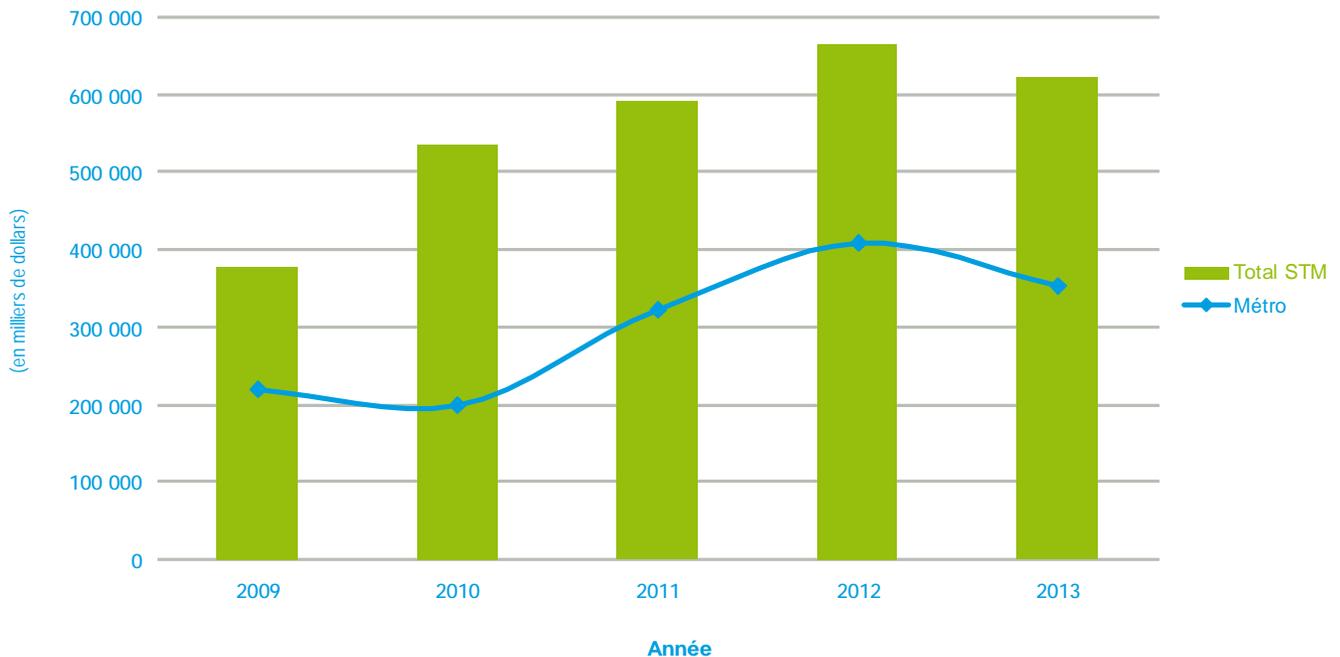


RÉSEAU DU MÉTRO

SOMMAIRE DU RÉSEAU DU MÉTRO

De 2011 à 2013, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente près de 58 % des investissements totaux de la STM, soit 1,1 milliard de dollars.

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



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Le programme de maintien 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. Près de 384,2 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 964,6 millions de dollars, dont 122,1 millions de dollars seront dépensés de 2011 à 2013. 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 252,3 millions de dollars de 2011 à 2013.

Divers équipements et outillage seront acquis au coût de 9,8 millions de dollars, dont un robot souffleur à l'atelier Beaugrand, des équipements de surveillance et de contrôle et une mise à niveau de certains postes de ventilation des prolongements du métro.

MATÉRIEL ROULANT

La Société dépensera plus de 340 millions de dollars pour ses voitures de métro de 2011 à 2013.

La Société a décidé de procéder à l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer sa flotte de voitures MR-63 et d'ajouter les voitures nécessaires aux besoins futurs en terme de croissance de l'achalandage et de prolongements du métro. Le coût total du projet est évalué actuellement à 2,2 milliards de dollars. Le montant qui sera investi au cours des trois prochaines années est de 327,5 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.

De plus, les voitures actuelles nécessiteront des investissements de l'ordre de 12,5 millions de dollars. Entre autres, 7,8 millions de dollars serviront au remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73. Ces voitures ayant plus de 32 ans de service montrent des signes importants de fatigue et une baisse de fiabilité. Ce projet permettra donc de remplacer la suspension de portes des 423 voitures de métro. Deux autres projets, au coût de 4,7 millions de dollars, ont pour objectif d'améliorer les voitures actuelles, soit la modification de la loge de conduite des voitures MR-73 qui améliorera l'habitabilité de la loge et le réaménagement intérieur des voitures MR-63 qui vise essentiellement l'accroissement de la capacité de charge des voyageurs.

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 de l'ordre de 12,8 milliards de dollars 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 356,4 millions de dollars.

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira 177,3 millions de dollars pour la modification de ses ateliers et de ses équipements métro. La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra la mise en exploitation des nouveaux trains, et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Plusieurs travaux majeurs seront entrepris d'ici 2013 sur les stations de métro. Les investissements seront de 171,1 millions de dollars. Principalement, le projet Réno-Infrastructures, qui débutera en 2011, vise le maintien de l'intégrité des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité universelle et le sentiment de sécurité de la clientèle. En plus, de ce projet, la phase II du programme Réno-Stations se terminera en 2011 et la réfection majeure de la station Berri-UQAM se prolongera jusqu'en 2015.

Certains travaux relativement aux ateliers d'entretien seront réalisés au coût de 8 millions de dollars dont, entre autres, le remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC).

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

				2010	2011	2012	2013	Total	2014	Total
(en milliers de dollars)				et avant	2011-2013				et après	
Machinerie, équipement et outillage										
No :	1650	Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur	Cap.	51	782	2 286	0	3 069	0	3 120
Fiche :	RM-01		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-113		Total	51	782	2 286	0	3 069	0	3 120
No :	2154	Atelier Honoré-Beaugrand : remplacement des deux compresseurs	Cap.	13	210	0	0	210	0	223
Fiche :	RM-02		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :			Total	13	210	0	0	210	0	223
No :	290011	Réno-Systèmes - phases I et II	Cap.	840 945	85 564	36 481	0	122 045	0	962 990
Fiche :	RM-03		Non cap.	1 596	30	0	0	30	0	1 626
R.E. :	CA-116 et R-058		Total	842 541	85 594	36 481	0	122 075	0	964 616
No :	290013	Réno-Systèmes - phase III	Cap.	12 300	38 200	100 752	113 320	252 272	235 428	500 000
Fiche :	RM-04		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :			Total	12 300	38 200	100 752	113 320	252 272	235 428	500 000
No :	438	Atelier Grande révision : modification et standardisation des véris servant aux voitures de métro	Cap.	432	103	81	0	184	0	616
Fiche :	RM-05		Non cap.	195	0	0	0	0	0	195
R.E. :	R-057		Total	627	103	81	0	184	0	811
No :	695500	Acquisition d'équipements de surveillance et de contrôle	Cap.	0	3 468	0	0	3 468	0	3 468
Fiche :	RM-06		Non cap.	0	153	0	0	153	0	153
R.E. :			Total	0	3 620	0	0	3 620	0	3 620
No :	721709	Postes de ventilation des prolongements : mise aux normes	Cap.	769	549	1 135	1 073	2 758	0	3 527
Fiche :	RM-07		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-053		Total	769	549	1 135	1 073	2 758	0	3 527
			Sous-total	856 301	129 058	140 736	114 393	384 187	235 428	1 475 916
Matériel informatique										
No :	721866	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE	Cap.	5 050	2 275	0	0	2 275	0	7 325
Fiche :	RM-08		Non cap.	1 065	91	0	0	91	0	1 156
R.E. :	R-087		Total	6 115	2 366	0	0	2 366	0	8 481
			Sous-total	6 115	2 366	0	0	2 366	0	8 481
Matériel roulant										
No :	230005	Acquisition de voitures de métro MPM-10	Cap.	159 641	117 189	129 763	73 409	320 361	1 726 425	2 206 427
Fiche :	RM-09		Non cap.	8 157	1 765	4 436	910	7 110	928	16 195
R.E. :	R-042		Total	167 798	118 954	134 198	74 319	327 471	1 727 353	2 222 622
No :	683191	Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II	Cap.	430	1 466	625	0	2 091	0	2 521
Fiche :	RM-10		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-104		Total	430	1 466	625	0	2 091	0	2 521
No :	683204	Remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73	Cap.	8	840	3 444	3 513	7 798	2 596	10 402
Fiche :	RM-11		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :	R-113		Total	8	840	3 444	3 513	7 798	2 596	10 402
No :	683213	Réaménagement intérieur des voitures de métro MR-63	Cap.	201	2 643	0	0	2 643	0	2 844
Fiche :	RM-12		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E. :			Total	201	2 643	0	0	2 643	0	2 844
			Sous-total	168 437	123 903	138 268	77 832	340 003	1 729 949	2 238 389

				2010	2011	2012	2013	Total	2014	Total	
(en milliers de dollars)				et avant	2011-2013				et après		
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	1061	Plateau Youville : réfection de la tuyauterie de gicleurs	Cap.	16	176	0	0	176	0	191	
Fiche :	RM-13		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-084		Total	16	176	0	0	176	0	191	
No :	1181	Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I	Cap.	3 373	8 551	16 400	28 511	53 462	33 381	90 216	
Fiche :	RM-14		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-092		Total	3 373	8 551	16 400	28 511	53 462	33 381	90 216	
No :	1257	Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique	Cap.	1 288	826	0	0	826	0	2 115	
Fiche :	RM-15		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-094		Total	1 288	826	0	0	826	0	2 115	
No :	1273	Station Crémazie : corrections des infiltrations aux Habitations Henri-Gratton	Cap.	102	78	0	0	78	0	180	
Fiche :	RM-16		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-094		Total	102	78	0	0	78	0	180	
No :	1564	Stations Place-d'Armes et Saint-Laurent : réfection de toitures	Cap.	309	0	154	0	154	0	463	
Fiche :	RM-17		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-094		Total	309	0	154	0	154	0	463	
No :	1839	Station Viau : remplacement des lanternes	Cap.	67	0	1 376	0	1 376	0	1 443	
Fiche :	RM-18		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :			Total	67	0	1 376	0	1 376	0	1 443	
No :	186	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	Cap.	313	88	0	0	88	0	401	
Fiche :	RM-19		Non cap.	312	0	0	0	0	0	312	
R.E. :	R-049		Total	625	88	0	0	88	0	713	
No :	2058	Postes de distribution : amélioration de l'éclairage	Cap.	18	220	0	0	220	0	238	
Fiche :	RM-20		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-115		Total	18	220	0	0	220	0	238	
No :	2199	Divers postes d'attache : installation de cloches d'alarme incendie	Cap.	12	362	0	0	362	0	374	
Fiche :	RM-21		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-115		Total	12	362	0	0	362	0	374	
No :	2203	Petite révision Richelieu et stations Édouard-Montpetit et Honoré-Beaugrand : réfection de toitures	Cap.	41	1 169	0	0	1 169	0	1 210	
Fiche :	RM-22		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-115		Total	41	1 169	0	0	1 169	0	1 210	
No :	2215	Arrières-gares Duvernay et Viau : mise à niveau des équipements pétroliers et des systèmes de protection contre les incendies	Cap.	966	826	0	0	826	0	1 792	
Fiche :	RM-23		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-115		Total	966	826	0	0	826	0	1 792	
No :	230006	Modification des ateliers et des équipements au Réseau du métro - voitures de métro MPM-10	Cap.	10 585	39 383	66 336	71 551	177 270	80 151	268 006	
Fiche :	RM-24		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-042		Total	10 585	39 383	66 336	71 551	177 270	80 151	268 006	
No :	2506	Station Parc : réfection complète de la fenestration du puits de lumière et miroirs	Cap.	0	37	506	0	543	0	543	
Fiche :	RM-25		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :			Total	0	37	506	0	543	0	543	
No :	2507	Station Fabre : réfection complète de la fenestration de deux édifices	Cap.	31	672	0	0	672	0	703	
Fiche :	RM-26		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :			Total	31	672	0	0	672	0	703	
No :	2741	Station Champ-de-Mars : réfection des finis de céramique au plancher	Cap.	0	79	470	370	919	0	919	
Fiche :	RM-27		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :			Total	0	79	470	370	919	0	919	
No :	280	Postes de relais du métro : révision de la climatisation	Cap.	76	63	0	0	63	0	139	
Fiche :	RM-28		Non cap.	0	31	0	0	31	0	31	
R.E. :	R-084		Total	76	94	0	0	94	0	170	
No :	562137-00	Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé - phases I et II	Cap.	9 572	106	5 087	0	5 193	0	14 765	
Fiche :	RM-29		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-005		Total	9 572	106	5 087	0	5 193	0	14 765	
No :	634370	Réno-Stations - phase II	Cap.	67 128	8 521	0	0	8 521	0	75 649	
Fiche :	RM-30		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-027		Total	67 128	8 521	0	0	8 521	0	75 649	
No :	634371	Réno-Infrastructures métro - phase I	Cap.	400	5 500	39 000	60 000	104 500	145 100	250 000	
Fiche :	RM-31		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-814		Total	400	5 500	39 000	60 000	104 500	145 100	250 000	
Sous-total				94 610	66 686	129 329	160 431	356 447	258 632	709 689	
				Cap.	1 114 138	319 944	403 897	351 747	1 075 588	2 223 082	4 412 808
RÉSEAU DU MÉTRO				Non cap.	11 325	2 070	4 436	910	7 415	928	19 668
Total				1 125 463	322 014	408 333	352 656	1 083 003	2 224 010	4 432 475	

FICHE DE PROJET

RM-01

Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur

No de projet :	1650	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-113	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage

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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	51	782	2 286	0	0	3 120
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	51	782	2 286	0	0	3 120
Financement						
Gouvernement provincial	19	289	846	0	0	1 154
Gouvernement fédéral	25	375	1 097	0	0	1 498
Agglomération de Montréal	8	117	343	0	0	468
STM	0	0	0	0	0	0
Total	51	782	2 286	0	0	3 120
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-02

Atelier Honoré-Beaugrand : remplacement des deux compresseurs

No de projet : 2154	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage

Les installations de la Petite révision 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	13	210	0	0	0	223
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	13	210	0	0	0	223
Financement						
Gouvernement provincial	5	78	0	0	0	82
Gouvernement fédéral	6	101	0	0	0	107
Agglomération de Montréal	2	31	0	0	0	33
STM	0	0	0	0	0	0
Total	13	210	0	0	0	223
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-03

Réno-Systèmes – phases I et II

No de projet : 290011	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : CA-116 et R-058	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

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 plus de 20 ans 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 du 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	840 945	85 564	36 481	0	0	962 990
Non capitalisable	1 596	30	0	0	0	1 626
Total	842 541	85 594	36 481	0	0	964 616
Financement						
Gouvernement provincial	574 366	58 441	24 916	0	0	657 722
Gouvernement fédéral	90 822	9 241	3 940	0	0	104 003
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	177 353	17 913	7 625	0	0	202 891
Total	842 541	85 594	36 481	0	0	964 616

Pourcentage de subvention

79 %

FICHE DE PROJET

RM-04

Réno-Systèmes – phase III

No de projet : 290013

Secteur :

Réseau du métro

No de R.E. :

Catégorie d'actif :

Machinerie, équipement et outillage

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 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 au 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 qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	12 300	38 200	100 752	113 320	235 428	500 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	12 300	38 200	100 752	113 320	235 428	500 000
Financement						
Gouvernement provincial	6 464	20 074	52 945	59 549	123 718	262 750
Gouvernement fédéral	3 683	11 437	30 165	33 928	70 487	149 700
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 154	6 689	17 642	19 842	41 224	87 550
Total	12 300	38 200	100 752	113 320	235 428	500 000

Pourcentage de subvention

83 %

FICHE DE PROJET

RM-05

Atelier Grande révision : modification et standardisation des vérins servant aux voitures de métro

No de projet : 438	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-057	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

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, où l'on entretient les voitures de métro 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 de métro MR-63 et MR-73 de la Grande révision au 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	432	103	81	0	0	616
Non capitalisable	195	0	0	0	0	195
Total	627	103	81	0	0	811
Financement						
Gouvernement provincial	16	16	13	0	0	44
Gouvernement fédéral	71	71	56	0	0	198
Agglomération de Montréal	16	16	13	0	0	44
STM	524	0	0	0	0	524
Total	627	103	81	0	0	811

Pourcentage de subvention

47 %

FICHE DE PROJET

RM-06

Acquisition d'équipements de surveillance et de contrôle

No de projet : 695500	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

La raison d'être de ce projet est de doter le Service de la surveillance d'un parc de véhicules et d'équipements pour assurer ses mandats en matière de vérification de titres, support agression chauffeurs, sécurisation d'équipements de vente et contrôle de la fraude en lien avec la perception. Le projet répond au besoin opérationnel du Service de la surveillance.

La solution retenue est de doter le Service de la surveillance de 23 véhicules de service, de 41 ordinateurs portables, de 25 radios véhicules, de 195 vérificateurs portables et de 110 caméras.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	3 468	0	0	0	3 468
Non capitalisable	0	153	0	0	0	153
Total	0	3 620	0	0	0	3 620
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	3 620	0	0	0	3 620
Total	0	3 620	0	0	0	3 620
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RM-07

Postes de ventilation des prolongements : mise aux normes

No de projet :	721709	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-053	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage

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 clients 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 et de 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	769	549	1 135	1 073	0	3 527
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	769	549	1 135	1 073	0	3 527
Financement						
Gouvernement provincial	75	85	176	166	0	502
Gouvernement fédéral	333	379	783	741	0	2 236
Agglomération de Montréal	75	85	176	166	0	502
STM	286	0	0	0	0	286
Total	769	549	1 135	1 073	0	3 527
Pourcentage de subvention						92 %

FICHE DE PROJET

RM-08

Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro – OPALE

No de projet : 721866	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-087	Catégorie d'actif : Matériel informatique

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 pour l'entretien. Ils comportent, entre autres, des fonctionnalités de transmission d'alarme et d'indicateur 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 historique d'analyse prédictive des données de fonctionnement.

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

- mise en œuvre d'un système historique 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 de la firme 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	5 050	2 275	0	0	0	7 325
Non capitalisable	1 065	91	0	0	0	1 156
Total	6 115	2 366	0	0	0	8 481
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	6 115	2 366	0	0	0	8 481
Total	6 115	2 366	0	0	0	8 481

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RM-09

Acquisition de voitures de métro MPM-10

No de projet :	230005	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-042	Catégorie d'actif :	Matériel roulant

Le projet vise l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer les 342 voitures MR-63 et d'assurer les besoins futurs en terme de croissance de l'achalandage (63 voitures) et de prolongements du métro (63 voitures).

L'acquisition de voitures de métro permettra de favoriser l'accroissement de l'achalandage de notre clientèle sur notre réseau, d'améliorer la fiabilité du métro, d'accroître la satisfaction de la clientèle (qualité de l'information, confort, convivialité, sécurité), d'assurer le développement durable et d'accroître la mobilisation des employés. De plus, les nouvelles voitures amélioreront l'image de marque de l'entreprise et rendront les voitures accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'acquisition des 468 voitures de métro, soit 52 trains indéformables composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par une intercirculation permettant en tout temps le passage de la clientèle d'une voiture à l'autre. Chacune des extrémités des trains est aménagée pour permettre le déplacement de deux personnes en fauteuil roulant de type quadriporteur.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	159 641	117 189	129 763	73 409	1 726 425	2 206 427
Non capitalisable	8 157	1 765	4 436	910	928	16 195
Total	167 798	118 954	134 198	74 319	1 727 353	2 222 622
Financement						
Gouvernement provincial	119 731	87 892	97 322	55 057	1 294 819	1 654 820
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	48 068	31 062	36 876	19 262	432 534	567 802
Total	167 798	118 954	134 198	74 319	1 727 353	2 222 622

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-10

Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) – phase II

No de projet : 683191	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-104	Catégorie d'actif : Matériel roulant

Conçu au départ pour travailler debout, le poste de travail de la loge de conduite des voitures de métro 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 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	430	1 466	625	0	0	2 521
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	430	1 466	625	0	0	2 521
Financement						
Gouvernement provincial	322	1 099	469	0	0	1 891
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	107	366	156	0	0	630
Total	430	1 466	625	0	0	2 521
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RM-11

Remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73

No de projet :	683204	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-113	Catégorie d'actif :	Matériel roulant

Les voitures de métro MR-73 ont plus de 32 ans de service 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 porte améliorera la qualité du service aux clients. Le projet permettra de freiner la dégradation du système de porte et également de prolonger la durée de vie des voitures.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	8	840	3 444	3 513	2 596	10 402
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	8	840	3 444	3 513	2 596	10 402
Financement						
Gouvernement provincial	1	130	534	545	402	1 612
Gouvernement fédéral	5	580	2 377	2 424	1 791	7 177
Agglomération de Montréal	1	130	534	545	402	1 612
STM	0	0	0	0	0	0
Total	8	840	3 444	3 513	2 596	10 402
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-12

Réaménagement intérieur des voitures de métro MR-63

No de projet : 683213	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Matériel roulant

Suite à une analyse de charge voyageurs sur la ligne 1, une demande d'accroissement de la capacité de charge des voyageurs a été demandé. La réalisation de cette modification devait tenir compte des points suivants : le projet doit être réalisé avant les mesures transitoires de l'atelier Youville pour les voitures de métro MPM-10, donc dans un délai très court, et ne pas nécessiter de modification de structure ainsi que l'équipement électrique déjà installé sur les voitures.

La solution retenue est le prototype A qui inclut le remplacement des poteaux simples par des tripodes et le retrait de 22 bancs simples par élément aux extrémités de chaque voiture (huit dans les remorques et sept dans les motrices) pour une augmentation de la capacité de charge de 8 %.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	201	2 643	0	0	0	2 844
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	201	2 643	0	0	0	2 844
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	201	2 643	0	0	0	2 844
Total	201	2 643	0	0	0	2 844
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RM-13

Plateau Youville : réfection de la tuyauterie de gicleurs

No de projet : 1061	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-084	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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. 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 des réseaux qui ne réussissent pas les tests. Par la suite, des tests et des inspections complètes devront être réalisés à une fréquence de dix ans.

L'objectif de ce projet est de remplacer les zones qui ont atteint leur limite 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 risque sont celles les plus vieilles (plus de 40 ans) et les celles 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 rendues 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	16	176	0	0	0	191
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	16	176	0	0	0	191
Financement						
Gouvernement provincial	0	27	0	0	0	27
Gouvernement fédéral	0	121	0	0	0	121
Agglomération de Montréal	0	27	0	0	0	27
STM	16	0	0	0	0	16
Total	16	176	0	0	0	191

Pourcentage de subvention

92 %

FICHE DE PROJET

RM-14

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I

No de projet : 1181	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-092	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

La station Berri-UQAM, plus grande station à Montréal s'étendant sur cinq intersections, se retrouve au premier 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 avancé, 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. Enfin, on réalisera des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques. Ces travaux seront planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation et à conserver l'accès à la station aux clients 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	3 373	8 551	16 400	28 511	33 381	90 216
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 373	8 551	16 400	28 511	33 381	90 216
Financement						
Gouvernement provincial	2 530	6 413	12 300	21 383	25 036	67 662
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	843	2 138	4 100	7 128	8 345	22 554
Total	3 373	8 551	16 400	28 511	33 381	90 216
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RM-15

Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique

No de projet :	1257	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-094	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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'équipements.

Certaines pièces ne seront bientôt plus disponibles sur le marché. Cette difficulté à trouver des pièces affecte plusieurs équipements dont les commutateurs de transfert automatique et les disjoncteurs à trois 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 clients 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 288	826	0	0	0	2 115
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 288	826	0	0	0	2 115
Financement						
Gouvernement provincial	200	128	0	0	0	328
Gouvernement fédéral	889	570	0	0	0	1 459
Agglomération de Montréal	200	128	0	0	0	328
STM	0	0	0	0	0	0
Total	1 288	826	0	0	0	2 115
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-16

Station Crémazie : corrections des infiltrations aux Habitations Henri-Gratton

No de projet :	1273	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-094	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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 municipale d'habitation de Montréal.

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 de 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'escaliers (superficie totale de 80 mètres carrés).

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	102	78	0	0	0	180
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	102	78	0	0	0	180
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	102	78	0	0	0	180
Total	102	78	0	0	0	180
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RM-17

Stations Place-d'Armes et Saint-Laurent : réfection de toitures

No de projet : 1564	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-094	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Ce projet a pour objectif la réfection totale des complexes d'étanchéité des toitures de deux édicules du métro dont la vie utile a été atteinte et/ou présentent des déficiences majeures qui ne peuvent être corrigées de façon permanente.

Station Place-d'Armes

Cette toiture a été refaite au début des années 80 lors de la construction du Palais des congrès et a donc 27 ans. Elle est composée d'un complexe d'étanchéité de type inversé, c'est-à-dire que la membrane d'étanchéité est recouverte d'un isolant rigide et d'un lest de dalle en béton préfabriqué ou de terre selon les bassins. Compte tenu qu'une nouvelle salle de télécommunications et de contrôle de procédés d'exploitation a été ajoutée en 2005, sous une partie de la toiture dans le cadre du programme Réno-Systèmes, que cette toiture a atteint sa fin de vie utile et n'est pratiquement pas inspectable, il est donc recommandé de refaire entièrement le complexe d'étanchéité de cette toiture.

Station St-Laurent

Cette toiture a été refaite en 1985 et a donc 22 ans. Elle est composée d'un complexe d'étanchéité de type conventionnel en asphalte et gravier. En 2006, nos services d'entretien ont dû intervenir en urgence pour débloquer la descente du drain de toiture qui se trouve à l'intérieur d'une colonne d'acier. Cette descente de drain est soumise au gel et s'est brisée par l'action de celui-ci, ce qui a entraîné la détérioration de la colonne d'acier structurale ainsi que le débordement d'eau dans le complexe d'étanchéité. Cette toiture a atteint sa durée de vie utile. De plus, nos services d'entretien n'ont plus l'équipement approprié pour la réparation de ce type de membrane. Il est donc recommandé de refaire ce complexe d'étanchéité.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	309	0	154	0	0	463
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	309	0	154	0	0	463
Financement						
Gouvernement provincial	48	0	24	0	0	72
Gouvernement fédéral	213	0	106	0	0	319
Agglomération de Montréal	48	0	24	0	0	72
STM	0	0	0	0	0	0
Total	309	0	154	0	0	463
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-18

Station Viau : remplacement des lanterneaux

No de projet : 1839	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

La toiture de l'édicule de la station Viau, inaugurée en 1976, comporte 18 lanterneaux en acrylique transparent. Quinze d'entre eux ont une dimension de 2 900 mm x 2 900 mm et trois ont une dimension de 1 980 mm x 2 750 mm. Ces lanterneaux sont constitués d'une paroi intérieure et extérieure. Deux de ces lanterneaux ont été remplacés en 2000 par de nouveaux lanterneaux en verre, en raison de leur détérioration et des 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 ultraviolets. Le nouveau concept de lanterneau permet le remplacement des verres par section individuelle.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	67	0	1 376	0	0	1 443
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	67	0	1 376	0	0	1 443
Financement						
Gouvernement provincial	50	0	1 032	0	0	1 082
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	17	0	344	0	0	361
Total	67	0	1 376	0	0	1 443
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RM-19

Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel

No de projet : 186	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-049	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Plusieurs valves qui alimentent les tunnels en eau pour la protection incendie ont été installées en 1966/1967 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 1 920 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	313	88	0	0	0	401
Non capitalisable	312	0	0	0	0	312
Total	625	88	0	0	0	713
Financement						
Gouvernement provincial	21	14	0	0	0	35
Gouvernement fédéral	93	61	0	0	0	154
Agglomération de Montréal	21	14	0	0	0	35
STM	490	0	0	0	0	490
Total	625	88	0	0	0	713
Pourcentage de subvention						56 %

FICHE DE PROJET

RM-20

Postes de distribution : amélioration de l'éclairage

No de projet : 2058	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-115	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	18	220	0	0	0	238
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	18	220	0	0	0	238
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	18	220	0	0	0	238
Total	18	220	0	0	0	238
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RM-21

Divers postes d'attache ment : installation de cloches d'alarme incendie

No de projet : 2199	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-115	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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 (postes d'attache ment), ne sont pas équipés de dispositifs servant à avertir les gens en cas d'alarme.

Le projet consiste à installer des cloches d'alarme incendie et des stroboscopes lumineux dans les postes d'attache ment 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	12	362	0	0	0	374
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	12	362	0	0	0	374
Financement						
Gouvernement provincial	5	134	0	0	0	138
Gouvernement fédéral	6	174	0	0	0	179
Agglomération de Montréal	2	54	0	0	0	56
STM	0	0	0	0	0	0
Total	12	362	0	0	0	374
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-22

Petite révision Richelieu et stations Édouard-Montpetit et Honoré-Beaugrand : réfection de toitures

No de projet : 2203	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-115	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

En 2008 et 2009, une vaste inspection des toitures de la STM a été réalisée par les ferblantiers-couvreurs de la Direction exécutive – Entretien des infrastructures. Ces derniers ont identifié certaines toitures en fin de vie utile qui présentent des signes de défaillance marquée et des problèmes d'infiltration. De plus, les architectes de la Direction exécutive – 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 ainsi que 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	41	1 169	0	0	0	1 210
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	41	1 169	0	0	0	1 210
Financement						
Gouvernement provincial	15	432	0	0	0	448
Gouvernement fédéral	20	561	0	0	0	581
Agglomération de Montréal	6	175	0	0	0	181
STM	0	0	0	0	0	0
Total	41	1 169	0	0	0	1 210
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-23

Arrières-gares Duvernay et Viau : mise à niveau des équipements pétroliers et des systèmes de protection contre les incendies

No de projet :	2215	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-115	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

En juin 2006, le groupe d'entretien de la Direction exécutive – Construction et maintien des infrastructures 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 distributeurs de carburant, de l'installation d'un système d'extinction automatique de type à mousse et de la modification du système de ventilation actuel pour qu'il soit relié 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 de produits pétroliers.

Le système de protection incendie « Integrated compressed air foam » 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	966	826	0	0	0	1 792
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	966	826	0	0	0	1 792
Financement						
Gouvernement provincial	150	128	0	0	0	278
Gouvernement fédéral	667	570	0	0	0	1 237
Agglomération de Montréal	150	128	0	0	0	278
STM	0	0	0	0	0	0
Total	966	826	0	0	0	1 792
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-24

Modification des ateliers et des équipements au Réseau du métro – voitures de métro MPM-10

No de projet :	230006	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-042	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

La fiabilité des voitures de métro MR-63 est deux fois moins bonne que celle des voitures de métro MR-73 entraînant des problèmes de disponibilité du service, ce qui affecte directement le degré de satisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures de métro. Il a donc été décidé de procéder au remplacement des voitures de métro MR-63 et à l'ajout de voitures afin de rencontrer les objectifs d'achalandage du plan décennal ainsi que les premiers besoins reliés aux prolongements.

Le projet comprend la mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes impactés par la mise en exploitation de ces nouvelles voitures. L'objectif du projet est de définir, acquérir à juste prix et intégrer aux installations et aux opérations les nouvelles voitures en améliorant la satisfaction de la clientèle et la performance de l'entreprise.

La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra d'assurer la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouveaux trains, d'améliorer la fiabilité du métro et d'accroître la mobilisation des employés.

Les besoins du projet MPM-10 relatifs au volet modification des ateliers et équipements métro sont :

- modification de l'atelier de Petite révision Youville ;
- système de radio à large bande ;
- système de simulation de conduite et matériel didactique ;
- adaptation des quais – accessibilité universelle ;
- modification des équipements fixes et infrastructures ;
- modification de l'atelier Grande révision Youville ;
- étude de modification – autres ateliers et garages.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	10 585	39 383	66 336	71 551	80 151	268 006
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	10 585	39 383	66 336	71 551	80 151	268 006
Financement						
Gouvernement provincial	7 939	29 537	49 752	53 663	60 113	201 004
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 646	9 846	16 584	17 888	20 038	67 001
Total	10 585	39 383	66 336	71 551	80 151	268 006

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-25

Station Parc : réfection complète de la fenestration du puits de lumière et miroirs

No de projet : 2506	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Les miroirs sous le puits de lumière de la station Parc ont été inspectés en 2005 et en 2009. Leur état général ainsi que celui de leurs ancrages a amené à la conclusion qu'ils devaient être démantelés. Par conséquent, les miroirs ont été démantelés au printemps 2010. Le démantèlement des miroirs a nécessité l'enlèvement temporaire de l'œuvre d'art à cet endroit.

L'origine de la détérioration des miroirs et surtout de leurs ancrages, est l'état de détérioration avancée du puits de lumière au dessus. Des problèmes de condensation, d'étanchéité, et d'infiltration d'eau par ce puits de lumière ont causé la détérioration de tout ce qui se trouve en dessous (miroirs et leurs ancrages). La station Parc a été mise en service en juin 1987.

Le projet consiste donc :

- remplacement de la fenestration, de la structure, des finis architecturaux et de l'étanchéité du puits de lumière au dessus de la mezzanine et des escaliers ;
- remplacement des miroirs et de leurs ancrages, sous le puits de lumière ;
- réinstallation de l'œuvre d'art sur les miroirs et sous le puits de lumière.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	37	506	0	0	543
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	37	506	0	0	543
Financement						
Gouvernement provincial	0	14	187	0	0	201
Gouvernement fédéral	0	18	243	0	0	261
Agglomération de Montréal	0	6	76	0	0	81
STM	0	0	0	0	0	0
Total	0	37	506	0	0	543

Pourcentage de subvention

100 %

FICHE DE PROJET

RM-26

Station Fabre : réfection complète de la fenestration de deux édicules

No de projet : 2507	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Ce projet s'inscrit dans le cadre des recommandations que l'on retrouve dans le rapport d'une firme externe émis en janvier 2010. Ce rapport confirme qu'actuellement, l'eau s'infiltré par les meneaux du mur rideau incliné et non incliné des deux édicules de la station Fabre.

Puisque le programme Réno-Infrastructures métro, phase I ne procédera pas à la réfection de cette station avant 2015, cette problématique doit être corrigée rapidement. La clientèle a d'ailleurs déposé des plaintes à ce sujet.

Le projet consiste donc au remplacement complet du mur rideau incliné et non incliné par un nouveau mur rideau et pour la structure en acier qui appuie le mur, de la remplacer partiellement à l'endroit où la rouille a endommagé la capacité structurale du métal.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	31	672	0	0	0	703
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	31	672	0	0	0	703
Financement						
Gouvernement provincial	11	249	0	0	0	260
Gouvernement fédéral	15	323	0	0	0	337
Agglomération de Montréal	5	101	0	0	0	105
STM	0	0	0	0	0	0
Total	31	672	0	0	0	703
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-27

Station Champ-de-Mars : réfection des finis de céramique au plancher

No de projet : 2741	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

La station Champ-de-Mars, entrée du Vieux-Montréal, a été inaugurée en 1966. Joyau de l'architecture moderne et dotée d'une œuvre d'art remarquable, cette station fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des touristes et des personnes travaillant dans le secteur de l'hôtel de ville.

Le mur rideau contenant l'œuvre d'art sera restauré entre les mois d'août et novembre 2010, ainsi que la céramique murale dans les escaliers et sur une partie du quai. En 2012 – 2013, le programme Réno-Infrastructures métro, phase I fera le raccordement avec le nouveau Centre de recherche du Centre hospitalier de l'Université de Montréal, en plus de permettre l'installation de nouveaux ascenseurs pour se rendre aux quais. Ce projet touchera la majeure partie du plan de la mezzanine et une partie importante du plan au niveau des quais.

Par ces travaux, la majeure partie des zones touchées auront leur plancher affecté et/ou démoli. Étant donné que la céramique date de 1965, les couleurs, textures et format n'existent plus. De ce fait, il sera impossible d'agencer des zones de nouveaux finis avec les anciens finis et d'avoir une uniformité cohérente.

La mobilisation d'un entrepreneur sur les lieux permettrait de réaliser des travaux complets et intégrés de finis de plancher, assurant un résultat de qualité à coût moindre. Présentement les finis de céramique sont en mauvais état et ont été rapiécés à plusieurs reprises au cours des 44 dernières années.

Le projet consiste donc au remplacement des finis de plancher en céramique d'origine, aux deux niveaux de mezzanine ainsi que sur une partie des quais. La portion à remplacer sur les quais correspond aux zones entre le bas des escaliers.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	79	470	370	0	919
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	79	470	370	0	919
Financement						
Gouvernement provincial	0	29	174	137	0	340
Gouvernement fédéral	0	38	226	177	0	441
Agglomération de Montréal	0	12	71	55	0	138
STM	0	0	0	0	0	0
Total	0	79	470	370	0	919

Pourcentage de subvention 100 %

FICHE DE PROJET

RM-28

Postes de relais du métro : révision de la climatisation

No de projet : 280	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-084	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Les équipements de climatisation de plusieurs salles de relais du métro sont désuets. Ces équipements fonctionnent difficilement, ont un rendement moindre et requièrent plusieurs interventions au niveau de l'entretien. Une demande a été faite de la part du département d'air ambiant pour remplacer les équipements désuets.

La moyenne d'âge des équipements remplacés varie de 15 à 20 ans. L'état de corrosion et l'insuffisance des taux de ventilation actuelle, pour répondre aux besoins des nouveaux équipements dans les ateliers de Petite révision, rendent impératif le changement des systèmes de ventilation des postes problématiques. Après une vérification auprès des services d'opérations et d'entretien, seuls sept d'entre eux doivent être remplacés, soit :

- Lionel-Groulx ;
- Côte-Vertu ;
- Henri-Bourassa ;
- Jean-Talon ;
- Snowdon ;
- Longueuil ;
- Du Parc.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	76	63	0	0	0	139
Non capitalisable	0	31	0	0	0	31
Total	76	94	0	0	0	170
Financement						
Gouvernement provincial	5	4	0	0	0	9
Gouvernement fédéral	23	19	0	0	0	41
Agglomération de Montréal	5	4	0	0	0	9
STM	43	67	0	0	0	110
Total	76	94	0	0	0	170

Pourcentage de subvention

43 %

FICHE DE PROJET

RM-29

Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé – phases I et II

No de projet :	562137-00	Secteur :	Réseau du métro
No de R.E. :	R-005	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Les installations mécaniques suspendues des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé 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 Grande révision, 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 CO₂ du complexe Youville. Plusieurs équipements de récupération d'énergie sont également prévus.

Note : Le montant autorisé par le comité Gestion du portefeuille de projets, en date du 21 octobre 2010, est de 9 499 825 \$. Une modification de l'envergure du projet devra être présentée au comité GPP afin d'obtenir l'autorisation de poursuivre le projet.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	9 572	106	5 087	0	0	14 765
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	9 572	106	5 087	0	0	14 765
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	3 815	0	0	3 815
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	9 572	106	1 272	0	0	10 950
Total	9 572	106	5 087	0	0	14 765

Pourcentage de subvention

26 %

FICHE DE PROJET

RM-30

Réno-Stations – phase II

No de projet : 634370	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-027	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection d'un premier lot de 28 stations priorisées 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 les 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 des 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 de plancher et les marches d'escaliers ;
- la rénovation des 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 des 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 les 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	67 128	8 521	0	0	0	75 649
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	67 128	8 521	0	0	0	75 649
Financement						
Gouvernement provincial	50 346	6 391	0	0	0	56 737
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	16 782	2 130	0	0	0	18 912
Total	67 128	8 521	0	0	0	75 649

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-31

Réno-Infrastructures métro – phase I

No de projet : 634371	Secteur : Réseau du métro
No de R.E. : R-814	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Le programme Réno-Infrastructures métro 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 infrastructures, d'améliorer l'accessibilité universelle et le sentiment de sécurité de la clientèle et d'optimiser les investissements dans le temps. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

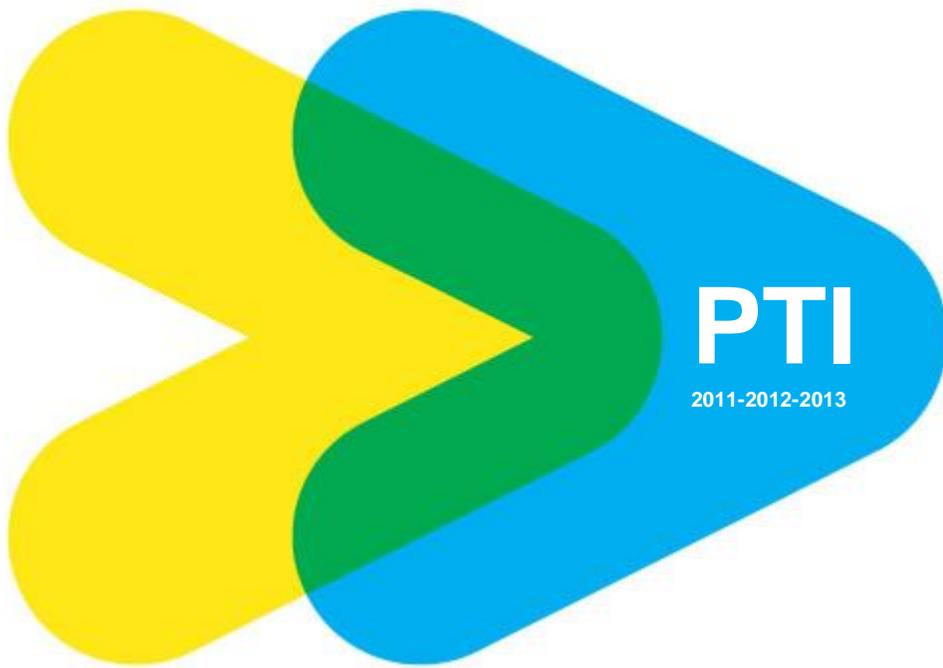
Cette première phase vise essentiellement les investissements qui ont été jugés les plus prioritaires ainsi que la finalisation de l'accessibilité (tuiles tactiles et bandes de signalisation). Il s'agit notamment de travaux d'amélioration de l'accessibilité et de réfections majeures :

- à la station McGill ;
- à la distribution électrique 600V et moins en station ;
- de plusieurs stations, incluant le remplacement des toitures des stations Angrignon et Préfontaine ;
- de plusieurs structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales) ;
- du tunnel (voûte, murs, radier et drain sous le radier) ;
- au système d'alarme incendie de la ligne 5 ;
- en tunnel et en station pour le contrôle d'infiltration d'eau (injection) ;
- d'œuvres d'art.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	400	5 500	39 000	60 000	145 100	250 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	400	5 500	39 000	60 000	145 100	250 000
Financement						
Gouvernement provincial	300	4 125	29 250	45 000	108 825	187 500
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	100	1 375	9 750	15 000	36 275	62 500
Total	400	5 500	39 000	60 000	145 100	250 000

Pourcentage de subvention

75 %

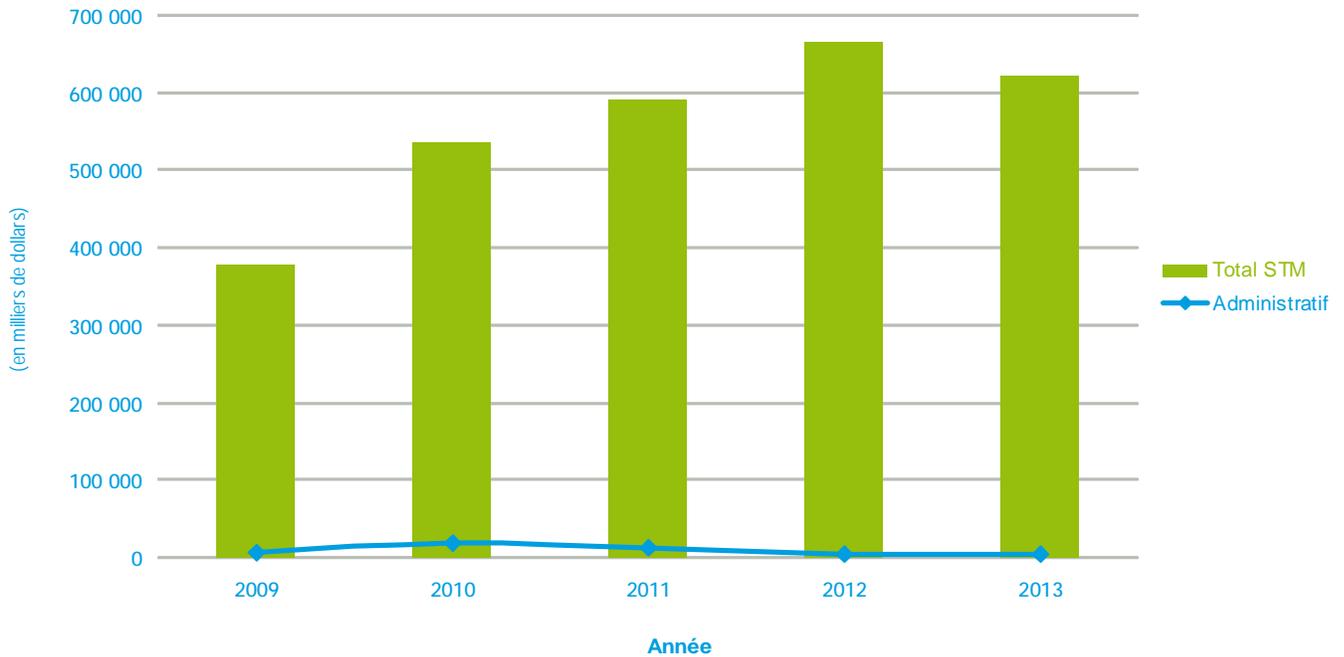


ADMINISTRATIF

SOMMAIRE DU SECTEUR ADMINISTRATIF

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 21,9 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2011 à 2013, représentant 1 % des investissements totaux pour cette période.

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



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Au cours des trois prochaines années, 3,2 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 14 % du total des investissements du secteur.

Le remplacement des claviers bancaires sur les distributeurs automatiques de titres (DAT) est l'unique projet de cette catégorie. Suite à l'implantation de la carte OPUS en 2008, la STM doit continuer d'investir dans la mise à jour de ses équipements et la sécurité des systèmes afin d'en préserver l'intégrité et maintenir une offre de service adéquate pour ses clients.

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Au cours des trois prochaines années, 14,1 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 65 % du total des investissements du secteur. Les principaux projets sont les suivants :

- le programme d'entretien périodique des technologies de l'information 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 11,2 millions de dollars ;
- La Société prévoit mettre en place des projets d'amélioration de la performance qui répondent à deux enjeux précis : la gestion des revenus et des recettes ainsi que la gestion de la main-d'œuvre. L'investissement prévu sur la période est de 1,4 million 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 1,5 million de dollars.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Au cours des trois prochaines années, 4,6 millions de dollars seront investis dans cette catégorie, soit 21 % du total des investissements du secteur.

Ces investissements sont directement liés au maintien des espaces à bureaux et à la mise aux normes des espaces locatifs.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – ADMINISTRATIF

				2010	2011	2012	2013	Total	2014	Total	
(en milliers de dollars)				et avant	2011-2013				et après		
Machinerie, équipement et outillage											
No :	18505	Remplacement des claviers bancaires sur les	Cap.	1 281	2 763	0	0	2 763	0	4 044	
Fiche :	AD-01	distributeurs automatiques de titres (EMV)	Non cap.	7	405	0	0	405	0	412	
R.E. :	R-010		Total	1 287	3 168	0	0	3 168	0	4 455	
				Sous-total	1 287	3 168	0	3 168	0	4 455	
Matériel informatique											
No :	111	Continuité informatique des systèmes critiques de la STM	Cap.	1 120	1 063	49	0	1 112	0	2 232	
Fiche :	AD-02		Non cap.	157	340	34	0	374	0	531	
R.E. :	R-111		Total	1 277	1 403	83	0	1 486	0	2 763	
No :	300113	Programme d'entretien périodique des technologies	Cap.	1 832	3 184	2 550	3 778	9 512	0	11 344	
Fiche :	AD-03	de l'information (PEPTI 2009-2012)	Non cap.	227	602	602	512	1 716	0	1 943	
R.E. :	R-110		Total	2 059	3 786	3 152	4 289	11 227	0	13 287	
No :	530871-1	Amélioration de la performance - gestion de la main-d'œuvre	Cap.	493	490	0	0	490	0	983	
Fiche :	AD-04		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-077		Total	493	490	0	0	490	0	983	
No :	530871-4	Amélioration de la performance - gestion des revenus et	Cap.	1 096	824	0	0	824	0	1 920	
Fiche :	AD-05	des recettes	Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-077		Total	1 096	824	0	0	824	0	1 920	
No :	530872	Mise à niveau du progiciel SAP à la version mySAPERP	Cap.	1 475	79	0	0	79	0	1 554	
Fiche :	AD-06		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-083		Total	1 475	79	0	0	79	0	1 554	
				Sous-total	6 400	6 582	3 236	14 106	0	20 506	
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	100002	Programme de maintien des espaces à bureaux - phase II	Cap.	997	2 670	584	0	3 254	0	4 250	
Fiche :	AD-07		Non cap.	30	15	0	0	15	0	45	
R.E. :			Total	1 027	2 685	584	0	3 269	0	4 295	
No :	822000	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	Cap.	3 165	385	546	394	1 325	0	4 489	
Fiche :	AD-08		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0	
R.E. :	R-086		Total	3 165	385	546	394	1 325	0	4 489	
				Sous-total	4 191	3 070	1 130	4 593	0	8 785	
				Cap.	11 457	11 457	3 729	4 171	19 357	0	30 814
ADMINISTRATIF				Non cap.	421	1 362	637	512	2 511	0	2 932
				Total	11 878	12 819	4 365	4 683	21 868	0	33 746

FICHE DE PROJET

AD-01

Remplacement des claviers bancaires sur les distributeurs automatiques de titres (EMV)

No de projet : 18505	Secteur : Administratif
No de R.E. : R-010	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

Malgré que la carte OPUS et les équipements de vente et perception aient été bien accueillis par les clients depuis leur lancement en avril 2008, 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 maintenir une offre de service adéquate pour ses clients. Une phase II devient donc primordiale pour la STM, puisque la technologie est évolutive, tout comme les normes de sécurité.

Dans le cadre d'une démarche d'identification des besoins, les différents secteurs de la STM épaulés par la Direction – Vente et perception ont identifié, priorisé et regroupé une série d'activités, dont les plus prioritaires sont les suivantes :

- le changement des lecteurs de carte de crédit/débit vers la technologie à puce et ses normes (EMV) notamment des distributeurs automatiques de titres de la STM ;
- le changement du clavier (pour le rendre conforme aux normes EMV) ;
- la mise à jour du progiciel de paiement (intégration logicielle du clavier et du lecteur de carte de crédit/débit pour le rendre conforme aux normes EMV).

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 281	2 763	0	0	0	4 044
Non capitalisable	7	405	0	0	0	412
Total	1 287	3 168	0	0	0	4 455
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 287	3 168	0	0	0	4 455
Total	1 287	3 168	0	0	0	4 455
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

AD-02

Continuité informatique des systèmes critiques de la STM

No de projet :	111	Secteur :	Administratif
No de R.E. :	R-111	Catégorie d'actif :	Matériel informatique

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 et Portail (modules : temps, paie, RH et PM) ;
- LOGIC (signalements en service et coupons de défauts) ;
- Gesmat et Adjudicateurs (gestion des stocks et achats) ;
- IPCC-RVI (réservation téléphonique du Transport adapté) ;
- ACCES-5 (gestion des déplacements des clients du Transport adapté) ;
- HASTUS – horaires des bus, du métro, des chauffeurs et des opérateurs (modules : DDAM, BID, CO-Route, Véhicule et API Hast-Info) ;
- solution de sauvegarde (TSM et Control-M) ;
- vente et perception (carte OPUS) ;
- bureautique (serveurs de fichiers et courriels).

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 120	1 063	49	0	0	2 232
Non capitalisable	157	340	34	0	0	531
Total	1 277	1 403	83	0	0	2 763
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 277	1 403	83	0	0	2 763
Total	1 277	1 403	83	0	0	2 763

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-03

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

No de projet :	300113	Secteur :	Administratif
No de R.E. :	R-110	Catégorie d'actif :	Matériel informatique

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 fabricant 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 du parc informatique 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 832	3 184	2 550	3 778	0	11 344
Non capitalisable	227	602	602	512	0	1 943
Total	2 059	3 786	3 152	4 289	0	13 287
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 059	3 786	3 152	4 289	0	13 287
Total	2 059	3 786	3 152	4 289	0	13 287

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-04

Amélioration de la performance – gestion de la main-d'œuvre

No de projet : 530871-1
No de R.E. : R-077

Secteur : Administratif
Catégorie d'actif : Matériel informatique

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 du module 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	493	490	0	0	0	983
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	493	490	0	0	0	983
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	493	490	0	0	0	983
Total	493	490	0	0	0	983

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-05

Amélioration de la performance – gestion des revenus et des recettes

No de projet :	530871-4	Secteur :	Administratif
No de R.E. :	R-077	Catégorie d'actif :	Matériel informatique

Dans le cadre de la préparation et de la distribution des titres de transport, la division Gestion des 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 des technologies de l'information 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 millions de dollars de revenus commerciaux. Ces revenus proviennent de multiples sources et impliquent de nombreux clients. Le logiciel Luc Bouchard et associés 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 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. Nous prévoyons utiliser le module SD – administration des ventes 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.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 096	824	0	0	0	1 920
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 096	824	0	0	0	1 920
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 096	824	0	0	0	1 920
Total	1 096	824	0	0	0	1 920

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-06

Mise à niveau du progiciel SAP à la version mySAPERP

No de projet :	530872	Secteur :	Administratif
No de R.E. :	R-083	Catégorie d'actif :	Matériel informatique

Avec un système intégré d'entreprise comme SAP, il n'est plus nécessaire de refaire le système informatique à la fin de sa vie utile (10 ou 20 ans). Pour ce, nous payons des frais annuels d'entretien à l'éditeur de logiciel, en l'occurrence SAP, qui nous fournit des mises à jour que nous implantons deux fois par année. De plus, nous procédons à une mise à niveau majeure à tous les cinq ans afin d'éviter une augmentation des frais d'entretien du logiciel. Ainsi, nous avons procédé à la mise à niveau de la quatrième version de SAP R/3 4.6C en 2001.

Après une période de huit ans, soit cinq ans d'entretien régulier et une période de trois ans d'augmentation des frais d'entretien, l'éditeur du logiciel ne supporte plus la version du logiciel.

Nous devons maintenant procéder à une mise à niveau majeure. Le Service des technologies de l'information a planifié de ne pas faire de mise à jour à la cinquième version « Enterprise », mais plutôt de passer directement à la sixième version dénommée « mySAPERP ».

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	1 475	79	0	0	0	1 554
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 475	79	0	0	0	1 554
Financement						
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
STM	1 475	79	0	0	0	1 554
Total	1 475	79	0	0	0	1 554

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-07

Programme de maintien des espaces à bureaux – phase II

No de projet : 100002	Secteur : Administratif
No de R.E. :	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Depuis maintenant quatre 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 suivants n'ont, pour la plupart, pas été mis à niveau depuis plus de 20 ans :

- Place Bonaventure ;
- Centre de transport Anjou ;
- Centre de transport Frontenac ;
- Centre de transport St-Laurent ;
- Centre de transport LaSalle ;
- Centre de transport adapté.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	997	2 670	584	0	0	4 250
Non capitalisable	30	15	0	0	0	45
Total	1 027	2 685	584	0	0	4 295
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 027	2 685	584	0	0	4 295
Total	1 027	2 685	584	0	0	4 295

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-08

Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

No de projet :	822000	Secteur :	Administratif
No de R.E. :	R-086	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures

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 – phase II pour la rénovation des concessions existantes. Réno-Stations – phase II gère le projet aux frais de Transgesco/Métrocom S.E.C.

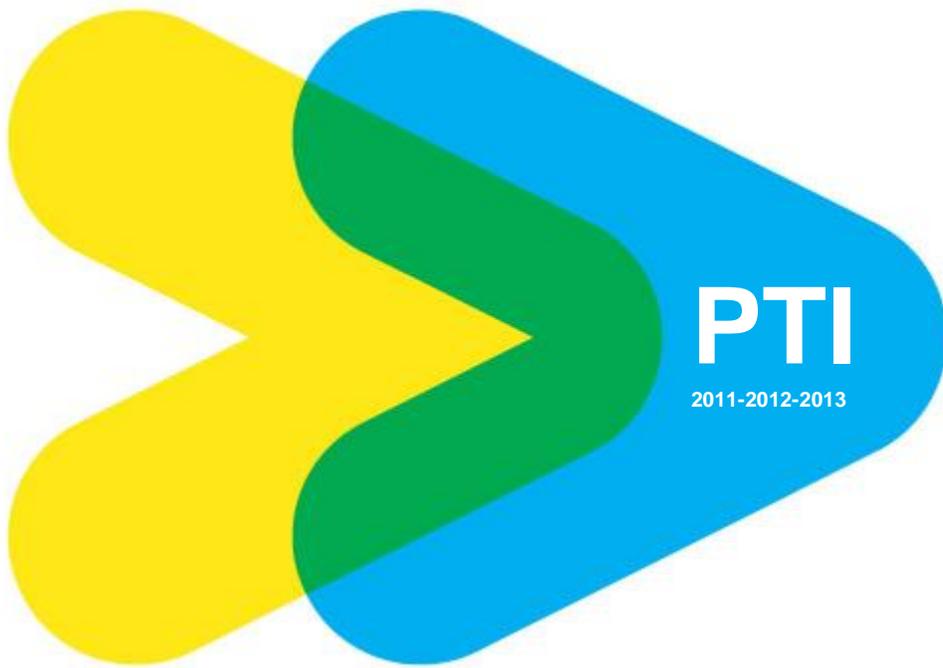
L'entente qui lie la STM et Transgesco/Métrocom S.E.C identifie la STM comme responsable de la mise à niveau (entrées électriques, systèmes de gicleurs, etc.) lorsque Métrocom S.E.C fait procéder à la construction de nouveaux espaces ou qu'elle procède à la rénovation d'espaces commerciaux existants.

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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	3 165	385	546	394	0	4 489
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 165	385	546	394	0	4 489
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 165	385	546	394	0	4 489
Total	3 165	385	546	394	0	4 489

Pourcentage de subvention

0 %



TRAMWAY

SOMMAIRE DU SECTEUR TRAMWAY

Le secteur Tramway comprend seulement le projet d'acquisition de voitures et les infrastructures prévues de 2013 à 2016. Le coût total du projet pour l'implantation sur l'axe centre-ville et Côte-des-Neiges est estimé à 750 millions de dollars. Les dépenses prévues de 2011 à 2013 sont de 75 millions de dollars.

L'implantation d'un réseau de tramways dans ce secteur améliorera l'offre et la qualité de service du transport en commun et complétera de façon optimale les autres modes de transport en commun existants et futurs tels que le métro, les trains de banlieue et la navette aéroportuaire.

Le développement durable est au cœur du projet de tramways. C'est un mode de transport qui, dans le cas de Montréal, utilisera l'énergie électrique comme mode de propulsion, réduisant la consommation d'énergie fossile et donc des émissions de gaz à effet de serre. Ce mode de transport limite également le niveau de bruit et utilise des matériaux et des procédés de fabrication davantage respectueux de l'environnement.

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

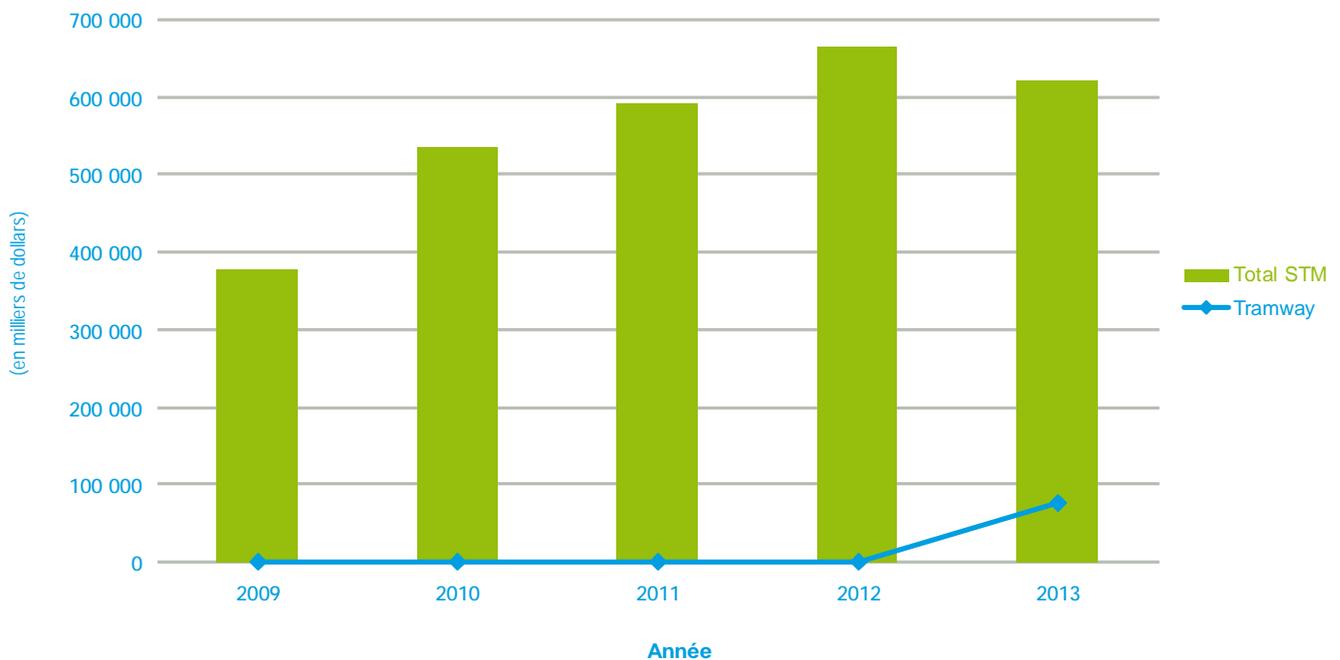


TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – TRAMWAY

(en milliers de dollars)

		2010	2011	2012	2013	Total	2014	Total
		et avant	2011-2013				et après	
Matériel roulant								
No :	850032							
	Tramway - axe centre-ville et Côte-des-Neiges	Cap.	0	0	75 000	75 000	675 000	750 000
Fiche :	TR-01	Non cap.	0	0	0	0	0	0
R.E. :		Total	0	0	75 000	75 000	675 000	750 000
		Cap.	0	0	75 000	75 000	675 000	750 000
TRAMWAY		Non cap.	0	0	0	0	0	0
		Total	0	0	75 000	75 000	675 000	750 000

FICHE DE PROJET

TR-01

Tramway – axe centre-ville et Côte-des-Neiges

No de projet :	850032	Secteur :	Tramway
No de R.E. :		Catégorie d'actif :	Matériel roulant

Pour seconder, voire compléter, le métro, Montréal compte sur la mise en place d'un réseau de tramways. Ce réseau viendra renforcer la desserte de la partie centrale de l'île, où se trouve la plus grande densité de population et d'emplois. On compte, au centre-ville, 320 000 emplois et 100 000 résidants à proximité du réseau initial ainsi qu'une forte concentration de grands générateurs de déplacements; institutions, parcs, établissements d'enseignement, restaurants, commerces, lieux culturels, touristiques et de loisir, etc.

L'implantation d'un réseau de tramways dans ce secteur améliorera l'offre et la qualité de service du transport en commun et complètera de façon optimale les autres modes de transport en commun existants et futurs tels que le métro, les trains de banlieue, la navette aéroportuaire et les projets de transport en commun dans le corridor pont Champlain – Bonaventure.

La mise en place du réseau de tramways contribuera au développement et au réaménagement urbain de certains secteurs stratégiques : le secteur Griffintown, le pôle Viger, le campus Outremont de l'Université de Montréal, le Quartier des spectacles, le Centre hospitalier de l'Université de Montréal, le site de l'hippodrome, le réaménagement du secteur Namur– Jean-Talon, etc.

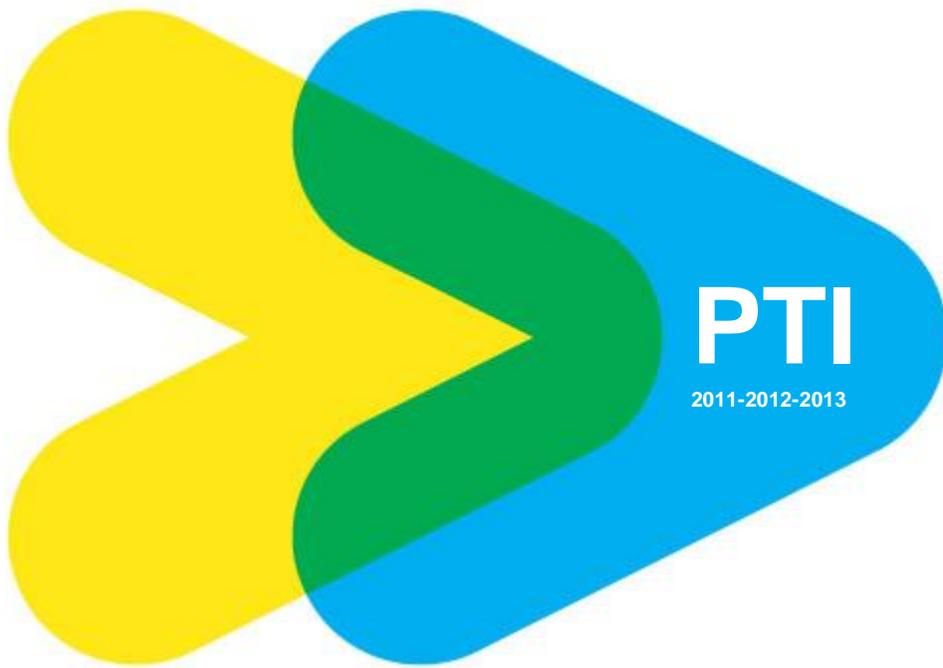
Le développement durable est au cœur du projet de tramways. C'est un mode de transport qui, dans le cas de Montréal, utilisera l'énergie électrique comme mode de propulsion, réduisant la consommation d'énergie fossile et donc des émissions de gaz à effet de serre. Ce mode de transport limite également le niveau de bruit et utilise des matériaux et des procédés de fabrication davantage respectueux de l'environnement.

Le réseau initial complet, prévu dans le Plan de transport, s'étend sur près de 22 kilomètres. Combiné à la longueur de réseau, l'achalandage estimé à 32 millions de passagers par année classerait Montréal au troisième rang des villes nord-américaines, après Boston et Calgary. La toute première ligne de tramway reliera l'extrémité nord du chemin de la Côte-des-Neiges au centre-ville de Montréal sur un parcours de 12,5 kilomètres.

(en milliers de dollars)	2010 et avant	2011	2012	2013	2014 et après	Total du projet
Investissements						
Capitalisable	0	0	0	75 000	675 000	750 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	75 000	675 000	750 000
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	75 000	675 000	750 000
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	75 000	675 000	750 000

Pourcentage de subvention

100 %



ANNEXE

DIRECTIVE SECTORIELLE DS FIN 001

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.

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

DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (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.

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

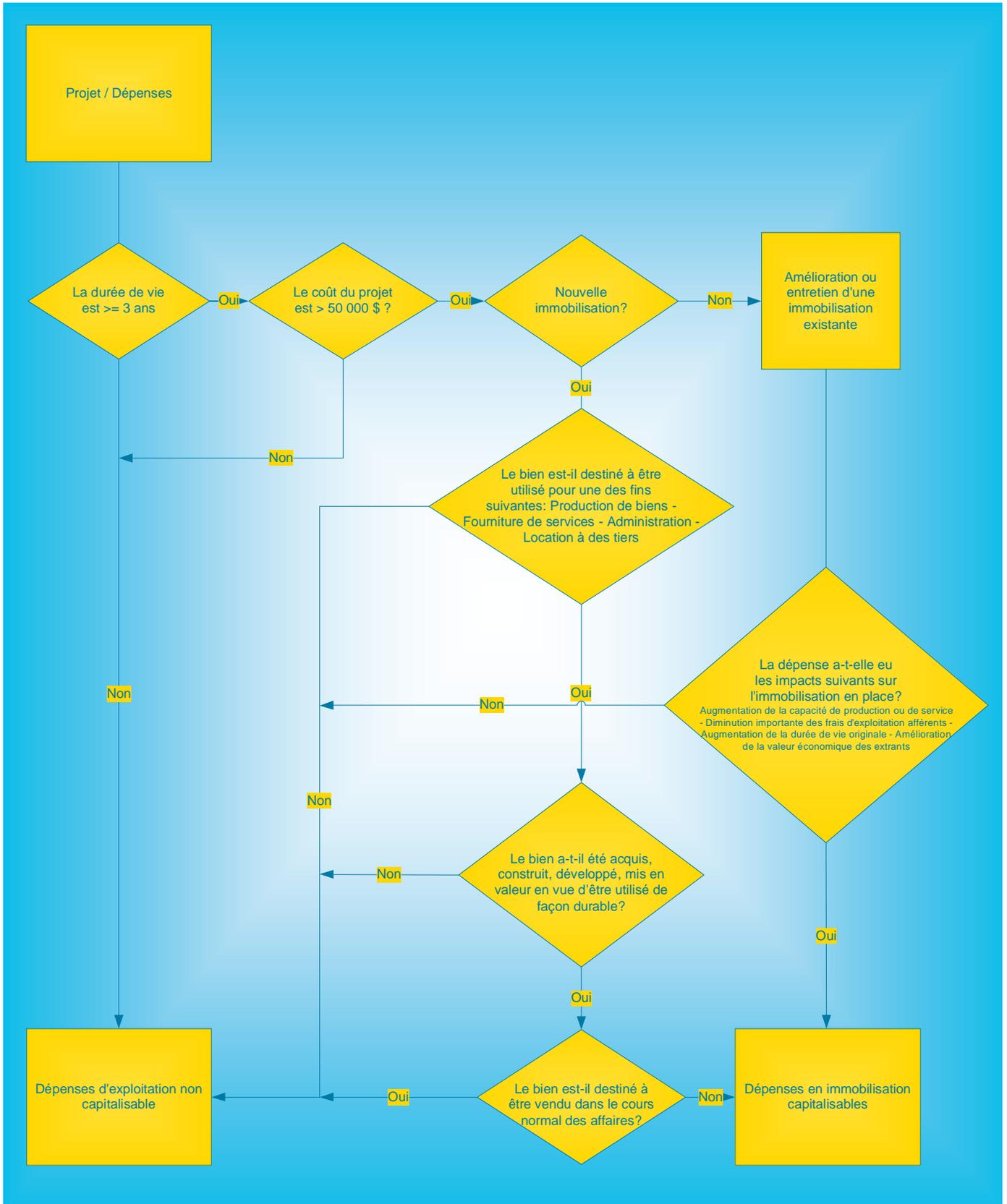
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le *Manuel de présentation de l'information financière municipale*, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois, 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).

DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (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 et prolongement 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
	Stations de métro	40 ans
	Voitures	40 ans
Infrastructures locales	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
	Abribus	20 ans
Améliorations locatives	Améliorations locatives (Place Bonaventure)	Durée restante du bail
Matériel roulant bus	bus	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 - véris	15 ans

DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (ANNEXE 3)



DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (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 :
 - ☛ heures de déplacement jusqu'au chantier et retour ;
 - ☛ heures des activités de manutention et de nettoyage reliées au projet ;
 - ☛ heures de support au contremaître pour des travaux administratifs reliés au projet ;
 - ☛ heures de réunions reliées à l'exécution du projet ;
 - ☛ 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

PROGRAMMES D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)

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

Spécifications du programme :

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes :	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ maintien des actifs ; ➤ amélioration des équipements et des infrastructures ; ➤ expansion du réseau. 	
Type de remboursement	Paiement au service de la dette	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	➤ 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 %
	➤ abribus ;	75 %
	➤ support à vélos ;	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 %

Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL 1)

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"> ➤ Gouvernement fédéral (69 %) ; ➤ Gouvernement provincial (15,5 %) ; ➤ Agglomération de Montréal (15,5 %). 	
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2006 à 2011	
Admissibilité et % de subvention	<p>Actifs admissibles</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ bus et minibus urbains neufs ; ➤ véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus ; ➤ 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 ; ➤ terrain ; ➤ garage, terminus et centre administratif ; ➤ stationnement incitatif ; ➤ voie réservée ; ➤ 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 ; ➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans ; ➤ abribus ; ➤ support à vélos ; ➤ maintien et amélioration des services - réseau du métro ; ➤ voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro ; ➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite ; ➤ prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro ; ➤ subvention à l'exploitation - coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats. 	<p>Taux</p> <p>84,5 %</p>

Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique (PAGAAEE) dans le transport routier des personnes

Le programme d'aide vise à favoriser l'introduction de nouvelles technologies et à améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

Spécifications du programme :

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Le programme dispose d'une somme de cinq millions de dollars annuellement et comporte trois volets, soit : <ul style="list-style-type: none"> ➤ véhicule automobile électrique ou hybride utilisé comme véhicule taxi ou d'autopartage ; ➤ bus électrique ou hybride ; ➤ amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules utilisés pour le transport collectif des personnes. 	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles <ul style="list-style-type: none"> ➤ bus électrique ou hybride ; ➤ amélioration de l'efficacité énergétique. 	Taux 50 % 50 %

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

APS	Bus à plancher surbaissé
APS1	Bus à plancher surbaissé de première génération
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DAT	Distributeur automatique de titres
EMV	Europay, Mastercard et Visa
GPP	Gestion du portefeuille de projets
HASTUS	Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain
HID	High intensity discharge
MPM-10	Matériel pneumatique Montréal 2010
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPALE	Optimisation des processus et activités à l'entretien
PAGAAEE	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernement au transport collectif des personnes
PQTC	Politique québécoise du transport en commun
R.E.	Règlement d'emprunt
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs
SAGE	Système d'aide à la gestion des employés
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing/proiciel de gestion intégré
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal