



PTI

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS
2012 – 2013 – 2014

Approuvé par le
conseil d'administration de la
Société de transport de Montréal
le 18 novembre 2011

Préparé par la
Direction Budget et investissements
Direction exécutive Finances et contrôle

DES INVESTISSEMENTS PRIORITAIRES ET NÉCESSAIRES POUR MAINTENIR LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE MONTRÉAL

Les investissements prévus dans le Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014 (PTI) s'inscrivent dans la foulée du Plan stratégique 2020 adopté par l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011. Notre vision est d'assurer les besoins de mobilité 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. L'objectif de ce plan vise à augmenter de 40 % l'achalandage pour atteindre 540 millions de déplacements en 2020.

Le PTI présente les prévisions des dépenses d'investissement de la Société de transport de Montréal (STM). Au cours des trois prochaines années, ce sont près de 1,8 milliard de dollars qui seront investis, et ce, principalement dans le maintien et le remplacement des actifs.

Le PTI regroupe 71 projets, dont huit représentent à eux seuls 92 % des investissements, pour un montant de plus de 1,6 milliard de dollars. Pour le Réseau du métro, il s'agit de l'acquisition de voitures de métro MPM-10, de la poursuite du programme Réno-Systèmes (phases II et III), de la mise en place du programme Réno-Infrastructures métro (phase I) et de la réfection majeure de la station Berri-UQAM (phase I). Pour le Réseau des bus, les principaux projets concernent le remplacement des systèmes d'exploitation (iBus), le remplacement et l'ajout de bus, la construction de nouvelles infrastructures (phase II) et la mise en place du Programme de mesures préférentielles pour bus (phases I et II).

Afin d'atteindre ses objectifs de croissance d'achalandage, la STM réalisera plus de 37 % de ses investissements dans le remplacement ou l'ajout de son matériel roulant (bus et métro) représentant une somme de 669,7 millions de dollars. En effet, de 2012 à 2014, elle dépensera plus de 494,2 millions de dollars pour l'acquisition de voitures de métro. Au cours de trois prochaines années la Société poursuivra également le remplacement de son parc de bus. Elle prévoit acquérir 92 bus à plancher surbaissé (APS), dont 60 seront dotés d'une propulsion hybride, et 60 minibus, pour un total de 143,7 millions de dollars.

La STM consacrera plus de 611,8 millions de dollars, soit 34 % des investissements totaux, dans le maintien du patrimoine immobilier et dans la modification des infrastructures qui permettront d'intégrer le nouveau matériel roulant. Par ailleurs, 145,5 millions de dollars serviront à effectuer la mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques des stations de métro.

Considérant la croissance du parc de bus, la STM devra construire un nouveau centre de transport pour lequel les coûts estimés, au cours des deux prochaines années, sont de 130,6 millions de dollars. Enfin, elle prévoit implanter de trois à quatre nouvelles voies réservées chaque année d'ici à 2014, ce qui portera à plus de 360 kilomètres le réseau de mesures préférentielles pour bus sur l'île de Montréal, pour un investissement de 67,2 millions de dollars.

Au cours des trois prochaines années, la STM investira 492,2 millions de dollars, soit 28 % des dépenses totales, pour de la machinerie, des équipements et de l'outillage. Plus de 64 % de ce montant servira au programme Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro dont la majorité sont installés dans le réseau initial. Le solde servira principalement au remplacement des systèmes d'exploitation (iBus).

Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention (les taux de subvention varient entre 50 % et 100 % selon les programmes), les gouvernements du Québec et du Canada financeront à hauteur de 75 % les dépenses d'investissement de la Société, représentant près de 1,4 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec (MTQ) sera de 61 % et celle du gouvernement du Canada, de 14 %. La STM et l'agglomération de Montréal financeront la différence, soit 25 %, pour un montant de 439,8 millions de dollars. L'importance des investissements induit une hausse du service de la dette net qui prend une part grandissante dans les dépenses de fonctionnement.

La Société demeure convaincue qu'il faut accorder au transport collectif de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes, sans quoi elle ne pourra continuer à en assurer de façon concomitante le maintien de ses actifs ainsi que le renouvellement de son parc de voitures de métro et de bus, qui sont prioritaires, et le développement de nouveaux services et de nouveaux systèmes.



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 collectif

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
Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Edward Janiszewski

Maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux

Madame Claudia Lacroix Perron

Représentante des clients du transport collectif
(membre âgé de moins de 35 ans)

Monsieur Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal – district Côte-de-Liesse
Arrondissement de Saint-Laurent

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

LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

Mise en contexte.....	2
Objectifs de la gestion de portefeuille de projets.....	2
Gouvernance	3
Le portefeuille de la STM	4

APPROCHE GLOBALE

Évolution des dépenses d'investissement.....	8
Tableau sommaire des dépenses d'investissement	9
Synthèse du PTI 2012 – 2013 – 2014.....	10
Analyse des subventions 2012 – 2013 – 2014.....	11
Principaux projets inscrits au PTI 2012 – 2013 – 2014.....	12

IMPACT FINANCIER

Financement des dépenses d'investissement.....	16
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement.....	17
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette.....	18

APPROCHE SECTORIELLE

Répartition des dépenses d'investissement par secteur.....	20
Prévision des dépenses d'investissement.....	21

RÉSEAU DES BUS

Sommaire du Réseau des bus	25
Machinerie, équipement et outillage	26
Matériel roulant	26
Patrimoine immobilier et infrastructures.....	27
Tableau des dépenses d'investissement – Réseau des bus	28
Fiche de projet.....	30

RÉSEAU DU MÉTRO

Sommaire du Réseau du métro.....	68
Machinerie, équipement et outillage	68
Matériel roulant	69
Patrimoine immobilier et infrastructures.....	69
Tableau des dépenses d'investissement – Réseau du métro.....	70
Fiche de projet.....	72

ADMINISTRATIF

Sommaire du secteur Administratif.....	94
Machinerie, équipement et outillage	95
Matériel informatique.....	95
Patrimoine immobilier et infrastructures.....	95
Tableau des dépenses d'investissement – Administratif	96
Fiche de projet.....	97

ANNEXE

Projets à l'étude	111
Liste des projets à l'étude.....	112
Directive sectorielle DS FIN 001.....	115
Programmes d'aide au transport en commun	122
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	126

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 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 2011 ont été retirés du présent document.

Les taux de subvention sont basés sur les montants autorisés par le ministère des Transports du Québec. Si les projets ne sont pas autorisés par ce dernier, les taux apparaissant aux différents programmes d'aide sont appliqués.

Tous les projets inscrits au présent PTI (sauf ceux inscrits en annexe) ont obtenu l'autorisation du comité de gestion de portefeuille de projets (comité GPP) de la Société.



LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

MISE EN CONTEXTE

Suite à un exercice d'amélioration de la performance, la STM a créé en 2005 la gestion de portefeuille de projets (GPP). Cette pratique a d'abord été appliquée pour certains projets. Puis, afin de la renforcer, une stratégie a été incluse à la priorité « Optimiser la gestion des investissements » du Plan stratégique 2020. Cela a permis d'étendre la GPP à l'ensemble des projets de la STM tout en s'assurant d'un lien solide avec le Plan stratégique 2020.

La gestion de portefeuille de projets s'arrime aux priorités du Plan stratégique 2020 qui sont :

- développer les services ;
- améliorer l'expérience client et la mise en marché ;
- attirer, développer et mobiliser les talents ;
- optimiser la gestion des investissements ;
- améliorer davantage la performance ;
- faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions.

Ces priorités, accompagnées de stratégies, représentent les moyens permettant de répondre à l'objectif d'augmenter de 40 % l'achalandage du transport collectif à l'horizon 2020, pour atteindre 540 millions de déplacements locaux et régionaux par année.

OBJECTIFS DE LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

L'approche de gestion par portefeuille facilite la mise en priorité des projets générant de la valeur, tout en considérant les contraintes financières et humaines. Grâce à la gestion de portefeuille, la STM est en mesure de mettre en place des mécanismes de gestion aussi rigoureux qu'innovateurs. La gestion de portefeuille de projets comporte les avantages suivants :

- l'évidence de la correspondance des projets avec les orientations stratégiques ;
- une attribution optimisée des ressources ;
- une meilleure coordination et une meilleure synergie entre les projets ;
- l'uniformisation de la présentation des projets.

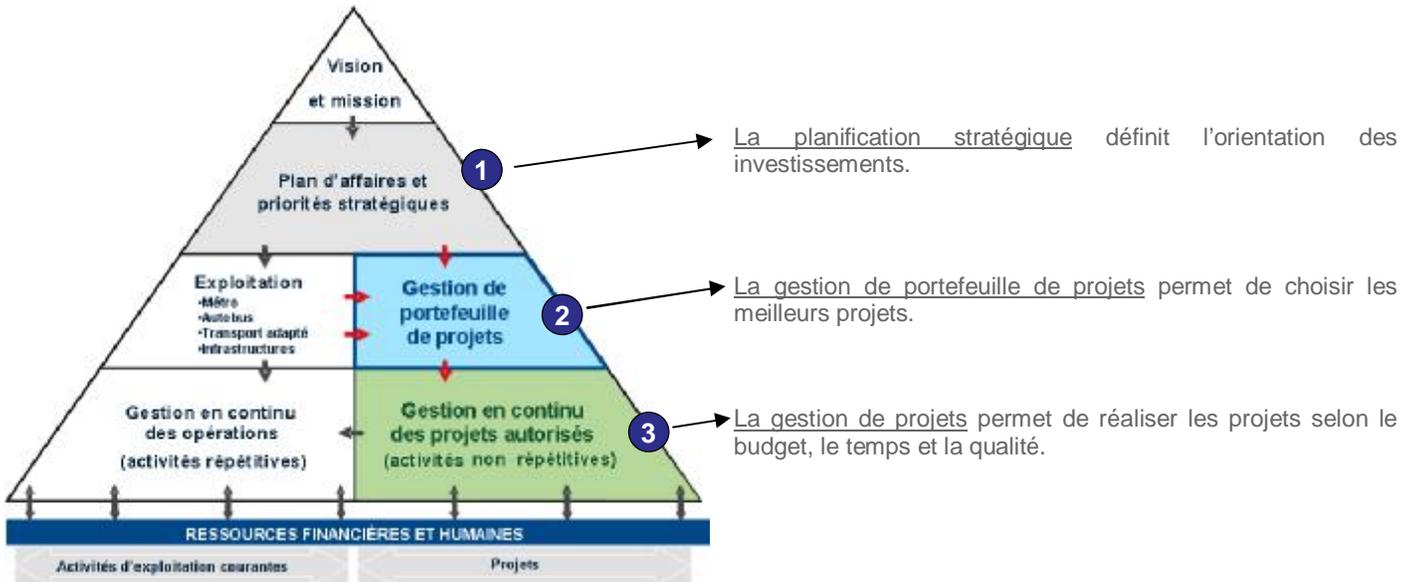
L'ensemble des projets sont assujettis à un processus comportant trois étapes : l'alignement, les choix équilibrés et le suivi du portefeuille. Ce processus s'inspire des meilleures pratiques reconnues dans le domaine et a été amélioré au fil des ans afin de répondre à la réalité de la STM. Ces efforts se sont concrétisés entre autres, par le prix mérite 2010 de la Société canadienne d'analyse de la valeur (SCAV)¹, pour la contribution exceptionnelle de la STM à la promotion et à l'utilisation de l'analyse de la valeur dans la catégorie Secteur public – Municipal.

Ainsi, en renforçant sa gestion de portefeuille de projets, la STM garantit ainsi la mise en priorité de ses projets et permet une optimisation des bénéfices prévus.

¹ La SCAV est une organisation nationale qui parraine la promotion de l'analyse de la valeur au Canada. Une de ses fonctions est de reconnaître les leaders en analyse de la valeur en tant qu'organismes ou individus.

GOUVERNANCE

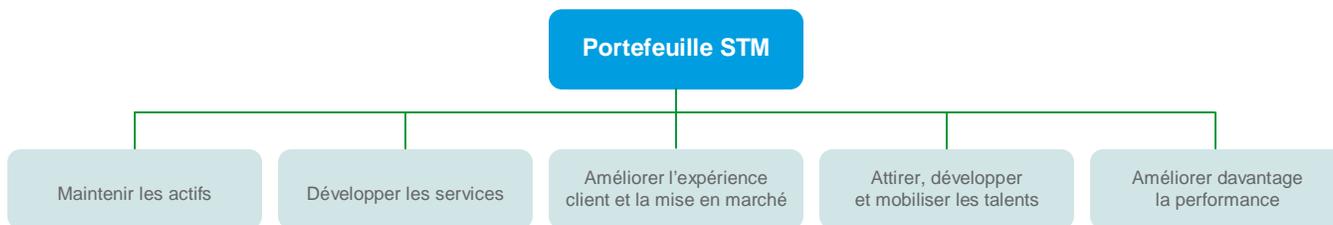
La figure ci-dessous décrit de quelle façon la gestion de portefeuille de projets arrive à maximiser la valeur du portefeuille de projets et à optimiser l'utilisation des ressources.



La mise en place de la gestion de portefeuille de projets a été grandement facilitée par le comité GPP. Ce comité, composé de membres de la haute direction, se réunit à une fréquence variant entre 10 à 12 fois par an, pour étudier et choisir les meilleurs projets parmi ceux qui lui sont présentés. L'implication et le support des membres du comité GPP a permis de positionner le choix des projets au niveau stratégique, tout en améliorant la gouvernance reliée à l'autorisation des projets.

LE PORTEFEUILLE DE LA STM

Chaque projet est positionné dans une des cinq catégories de portefeuille, selon sa raison d'être principale :



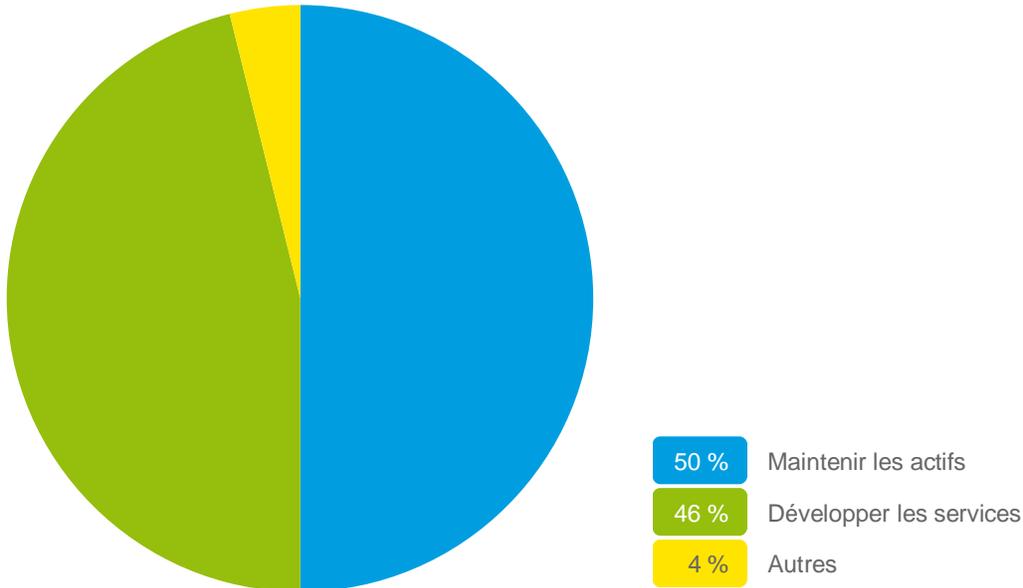
La catégorie de portefeuille « Maintenir les actifs » correspond à la priorité « Optimiser la gestion des investissements » du Plan stratégique 2020. Cette catégorie de portefeuille a été renommée afin de refléter la réalité des opérations en accord avec les pratiques de gestion de portefeuille. Le développement durable étant un élément central de toutes les décisions, il a été tout naturellement intégré dans chacune des catégories du portefeuille STM.

Une fois les projets catégorisés, la STM utilise les principaux indicateurs de son Plan stratégique 2020 (par exemple : l'offre de service, la satisfaction générale ou la ponctualité) pour évaluer et positionner chaque projet.

Nous pouvons ainsi équilibrer chaque catégorie de portefeuille en maximisant leurs bénéfices. Cet équilibrage est nécessaire pour mieux gérer la dualité entre les besoins de maintien d'actifs et ceux de développement ou d'amélioration.

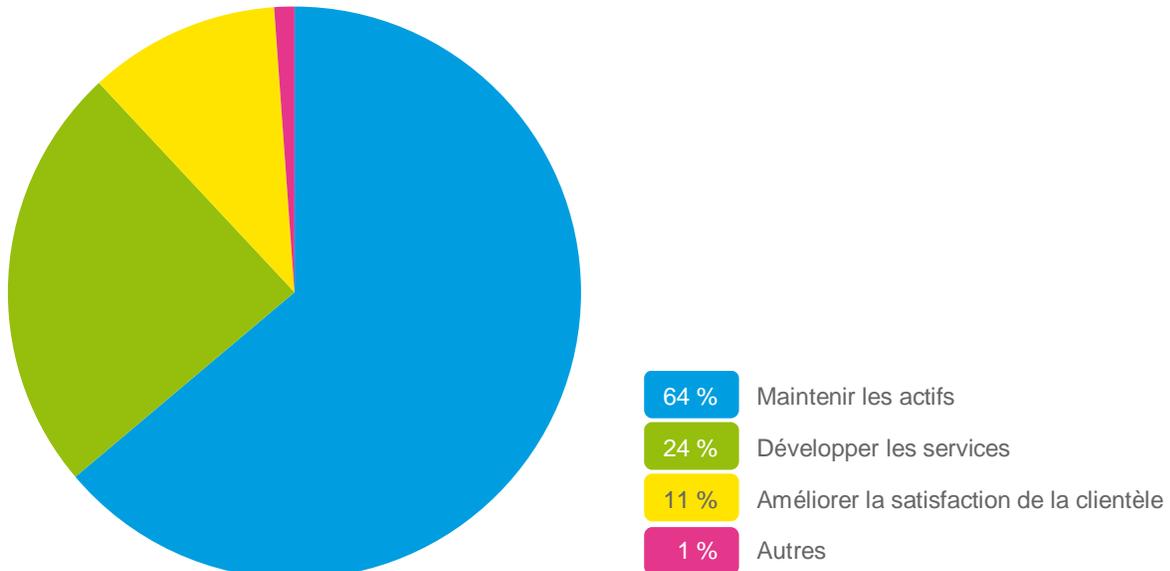
Périodiquement, un suivi du portefeuille de projets est effectué afin d'optimiser la répartition de chaque catégorie de portefeuille, basée sur les projets présents et à venir. Le graphique ci-dessous illustre le portrait de la répartition des investissements du portefeuille STM inscrit au Plan stratégique 2020, soit pour la période de 2011 à 2020.

Répartition des projets autorisés et à l'étude par catégorie de portefeuille



Pour l'ensemble des projets du Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014, la répartition est la suivante :

Répartition des projets autorisés par catégorie de portefeuille pour la période de 2012 à 2014



Tout en considérant les enjeux financiers, la gestion de portefeuille de projets s'assure que les bons projets seront réalisés au bon moment. Ce sont ces projets qui apparaissent dans le présent document.

Le tableau suivant identifie les principaux projets de maintien et amélioration ainsi que de développement tels que catégorisés par la GPP. Seuls les projets autorisés par le comité GPP y sont présentés.

(en milliers de dollars)	Priorité	2011 et avant	2012	2013	2014	Total 2012-2014	2015 et après	Total	%
Maintien et amélioration									
Remplacement des voitures de métro MPM-10	1	173 493	82 622	63 792	266 145	412 559	1 025 967	1 612 019	
Modification des infrastructures MPM-10	2	29 771	77 586	106 120	35 023	218 729	19 506	268 006	
Programme Réno-Systèmes - phases I et II	3	899 963	64 652	0	0	64 652	0	964 616	
Programme Réno-Systèmes - phase III	4	23 110	64 110	94 140	95 526	253 776	223 114	500 000	
Remplacement de bus	5	146 253	208	0	12 105	12 313	229 884	388 450	
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I	6	11 424	3 300	14 500	17 100	34 900	43 892	90 216	
Réno-Infrastructures métro - phase I	7	1 947	24 537	33 000	43 543	101 080	146 973	250 000	
Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)	14	7 476	26 485	62 272	60 328	149 085	44 063	200 624	
Autres projets	ND	268 279	59 108	34 502	18 717	112 327	20 529	401 135	
Sous-total		1 561 716	402 608	408 326	548 487	1 359 422	1 753 928	4 675 066	76 %
Développement									
Ajout de voitures de métro (prolongement et achalandage)	8	63 918	30 440	20 018	31 228	81 686	465 207	610 811	
Infrastructures au Réseau des bus - phase II	9	34 616	77 848	52 746	0	130 593	0	165 209	
Ajout de bus	10	56 120	33 383	33 882	53 472	120 737	319 113	495 970	
Programme de mesures préférentielles pour bus - phases I et II	11	11 205	23 929	13 876	29 414	67 219	51 174	129 598	
Autres projets	ND	11 514	18 017	9 824	3 941	31 782	4 020	47 316	
Sous-total		177 373	183 617	130 345	118 055	432 017	839 514	1 448 904	24 %
TOTAL		1 739 090	586 225	538 672	666 542	1 791 439	2 593 442	6 123 971	100 %



APPROCHE GLOBALE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

De 2003 à 2011, soit sur une période de neuf ans, la Société aura investi 2,7 milliards de dollars au niveau de ses immobilisations alors qu'un montant de 1,8 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 infrastructures.

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, la STM procédera au remplacement de ses systèmes d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs (SAEIV) qui vise 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. Au cours des trois prochaines années, 92 bus seront acquis dont 32 seront reliés aux mesures de mitigation. La STM étant un acteur clé pour favoriser la mobilité des personnes sur le territoire de l'île de Montréal, elle mettra en place, dès 2012, de nouvelles dessertes express pour atténuer les problèmes de congestion liés aux travaux routiers. De même, suite à une augmentation de l'offre de service reliée au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC), la Société ajoutera, d'ici 2013, un nouveau centre de transport qui permettra de recevoir les ajouts de bus et de personnel.

Quant au Réseau du métro, la STM poursuit son projet d'acquisition de 468 voitures de métro, dont 342 serviront au remplacement des voitures MR-63, 63 à rencontrer les objectifs d'achalandage du Plan stratégique 2020 et 63 pour les besoins reliés au futur prolongement du métro. De plus, les installations du métro, dont une partie a été inaugurée en 1966 et une seconde construite entre les années 1976 et 1988, obligeront la STM à investir autant dans ses équipements fixes que dans ses infrastructures. Pour se faire, trois projets majeurs se réaliseront soit la phase III du programme Réno-Systèmes (la phase II se terminera en 2012), le programme Réno-Infrastructures et la réfection de la station Berri-UQAM.

Évolution des dépenses annuelles totales

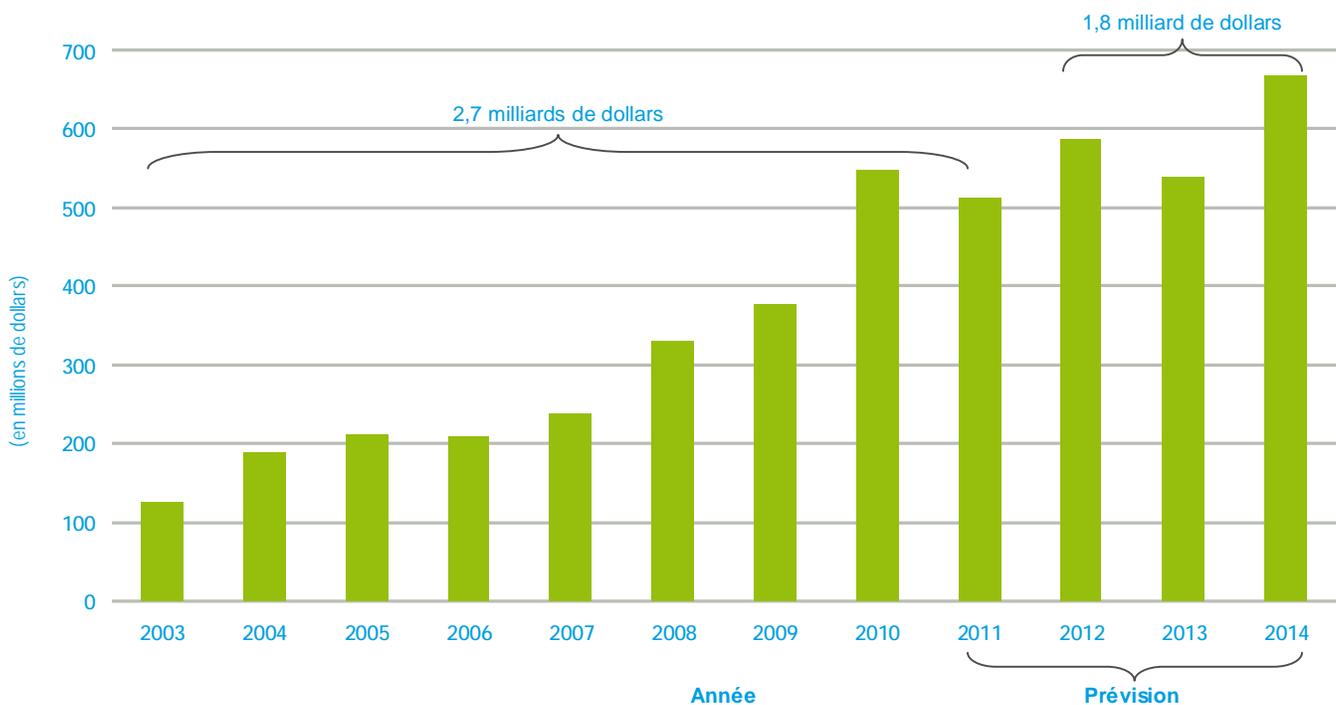


TABLEAU SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	Total 2012-2014	2015 et après	Total
Réseau des bus							
Machinerie, équipement et outillage	17 579	33 699	64 301	65 041	163 042	51 708	232 328
Matériel roulant	214 350	51 217	43 380	69 185	163 782	551 784	929 916
Patrimoine immobilier et infrastructures	186 815	126 420	80 160	38 728	245 308	65 292	497 415
	418 744	211 337	187 842	172 954	572 133	668 783	1 659 660
Réseau du métro							
Machinerie, équipement et outillage	928 743	132 926	95 208	95 526	323 660	223 114	1 475 517
Matériel informatique	6 312	2 189	0	0	2 189	0	8 502
Matériel roulant	238 642	117 007	87 927	301 022	505 956	1 491 174	2 235 772
Patrimoine immobilier et infrastructures	119 234	107 338	161 249	95 666	364 254	210 371	693 858
	1 292 931	359 461	344 384	492 215	1 196 059	1 924 659	4 413 649
Administratif							
Machinerie, équipement et outillage	2 292	3 645	1 002	857	5 503	0	7 795
Matériel informatique	18 011	10 716	4 826	0	15 542	0	33 553
Patrimoine immobilier et infrastructures	7 111	1 066	620	516	2 202	0	9 314
	27 415	15 427	6 447	1 373	23 247	0	50 662
Tous les secteurs							
Machinerie, équipement et outillage	948 614	170 270	160 511	161 424	492 205	274 821	1 715 640
Matériel informatique	24 324	12 906	4 826	0	17 731	0	42 055
Matériel roulant	452 992	168 224	131 307	370 207	669 738	2 042 958	3 165 688
Patrimoine immobilier et infrastructures	313 161	234 825	242 029	134 910	611 764	275 663	1 200 587
	1 739 090	586 225	538 672	666 542	1 791 439	2 593 442	6 123 971

SYNTHÈSE DU PTI 2012 – 2013 – 2014

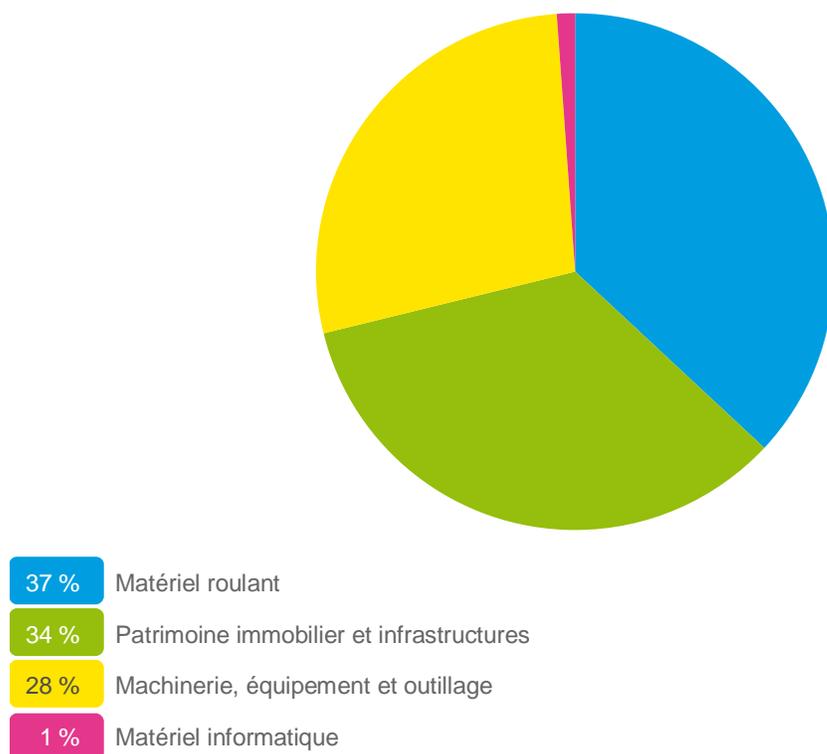
Le Plan stratégique 2020 de la STM donne une perspective du développement du transport collectif sur dix ans pour tous les modes de transport collectif ainsi que tous les équipements et les infrastructures. La Société prévoit donc investir près de 1,8 milliard de dollars au cours des trois prochaines 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 la clientèle.

Afin d'atteindre son objectif de 540 millions de déplacements par année d'ici 2020, la STM injectera plus de 37 % de ces investissements au remplacement ou l'ajout de son matériel roulant (bus et métro) soit 669,7 millions de dollars. L'acquisition de nouvelles voitures de métro, dont les coûts sont estimés à 494,2 millions de dollars pour les trois prochaines années, représente l'élément majeur de cette catégorie. Plus de 141 millions de dollars serviront au remplacement et à l'ajout de bus. De plus, pour rencontrer son objectif d'électrification de son réseau d'ici 2030, la STM convertira une ligne régulière en desserte électrique.

Une somme de 611,8 millions de dollars sera dédiée au patrimoine immobilier et infrastructures, représentant 34 % des investissements totaux de la STM. 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. Pour faire face à l'augmentation du parc de bus reliée au PAGASTC, la STM prévoit l'ajout d'un nouveau centre de transport. Par ailleurs, 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. 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 492,2 millions de dollars, soit 28 % des dépenses totales au niveau de sa machinerie, des équipements et de l'outillage. Plus de 64 % 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'exploitation (iBus) au Réseau des bus.

Pourcentage des dépenses par catégorie



ANALYSE DES SUBVENTIONS 2012 – 2013 – 2014

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 78 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant plus de 1,4 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 14 % et celle de l'agglomération de Montréal de 3 %. La STM financera la différence, soit 22 % des investissements, représentant un montant de 390,9 millions de dollars pour la période de 2012 à 2014.

Financement

(en milliers de dollars)

	2012	2013	2014	Total	%
Subventions de nos partenaires					
☛ Gouvernement provincial	369 409	322 684	408 175	1 100 269	61
☛ Gouvernement fédéral	62 698	86 199	102 464	251 361	14
☛ Agglomération de Montréal	10 310	16 791	21 759	48 860	3
	<u>442 417</u>	<u>425 675</u>	<u>532 399</u>	<u>1 400 491</u>	78
Financement de la STM					
☛ Dépenses d'exploitation	11 422	12 029	9 776	33 226	2
☛ Fonds de roulement	3 750	1 086	1 000	5 836	0
☛ Financé sur emprunt	128 635	99 883	123 367	351 885	20
	<u>143 808</u>	<u>112 997</u>	<u>134 143</u>	<u>390 948</u>	22
Grand total	<u>586 225</u>	<u>538 672</u>	<u>666 542</u>	<u>1 791 439</u>	100

Répartition de la contribution des partenaires



PRINCIPAUX PROJETS INSCRITS AU PTI 2012 – 2013 – 2014

Les investissements du présent PTI se répartissent sur 71 projets. Toutefois, huit projets constituent 92 % des investissements pour un montant de plus de 1,6 milliard de dollars. 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>	2012	2013	2014	Total
➤ Acquisition de voitures de métro MPM-10	190 647	189 930	332 397	712 974
➤ Programme Réno-Systèmes – phases II et III	128 762	94 140	95 526	318 428
➤ Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)	26 485	62 272	60 328	149 085
➤ Acquisition de bus	33 592	33 882	65 576	133 051
➤ Infrastructures au Réseau des bus – phase II	77 848	52 746	0	130 593
➤ Réno-Infrastructures métro – phase I	24 537	33 000	43 543	101 080
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus – phases I et II	23 929	13 876	29 414	67 219
➤ Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I	3 300	14 500	17 100	34 900
	509 100	494 346	643 884	1 647 330
Total	586 225	538 672	666 542	1 791 439
Pourcentage	87 %	92 %	97 %	92 %

Acquisition de voitures de métro MPM-10 (713 millions de dollars) : ce projet vise le remplacement de 342 voitures de métro MR-63, l'acquisition de 63 voitures afin de rencontrer les objectifs d'achalandage du Plan stratégique 2020 et de 63 voitures pour les besoins reliés aux futurs 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 – phases II et III (318,4 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.

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) (149,1 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.

Acquisition de bus (133,1 millions de dollars) : Près de 91 % (120,8 millions de dollars) de cet investissement servira à l'ajout de bus et 9 % (12,3 millions de dollars) au remplacement de bus. Pour les années 2012 à 2014, 32 bus seront acquis pour les mesures de mitigation des travaux routiers, tel l'échangeur Turcot. Tel que stipulé au Plan stratégique 2020, la STM place le développement durable au centre de ses préoccupations et de ses décisions. Elle vise donc à réduire son empreinte écologique en faisant l'acquisition de 60 bus hybrides en 2013 et 2014.

Infrastructures au Réseau des bus – phase II (130,6 millions de dollars) : ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts de bus et le personnel prévus dans le PAGASTC et dans le Plan stratégique 2020 de la STM. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour l'automne 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 (101,1 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 la station de métro McGill, au niveau des structures auxiliaires ainsi qu'en tunnel.

Programme de mesures préférentielles pour bus – phases I et II (67,2 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. L'implantation de telles voies réservées augmente la rapidité des déplacements de 15 % à 30 %. Le service est également amélioré sans toutefois augmenter le nombre de véhicules.

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I (34,9 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.



FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

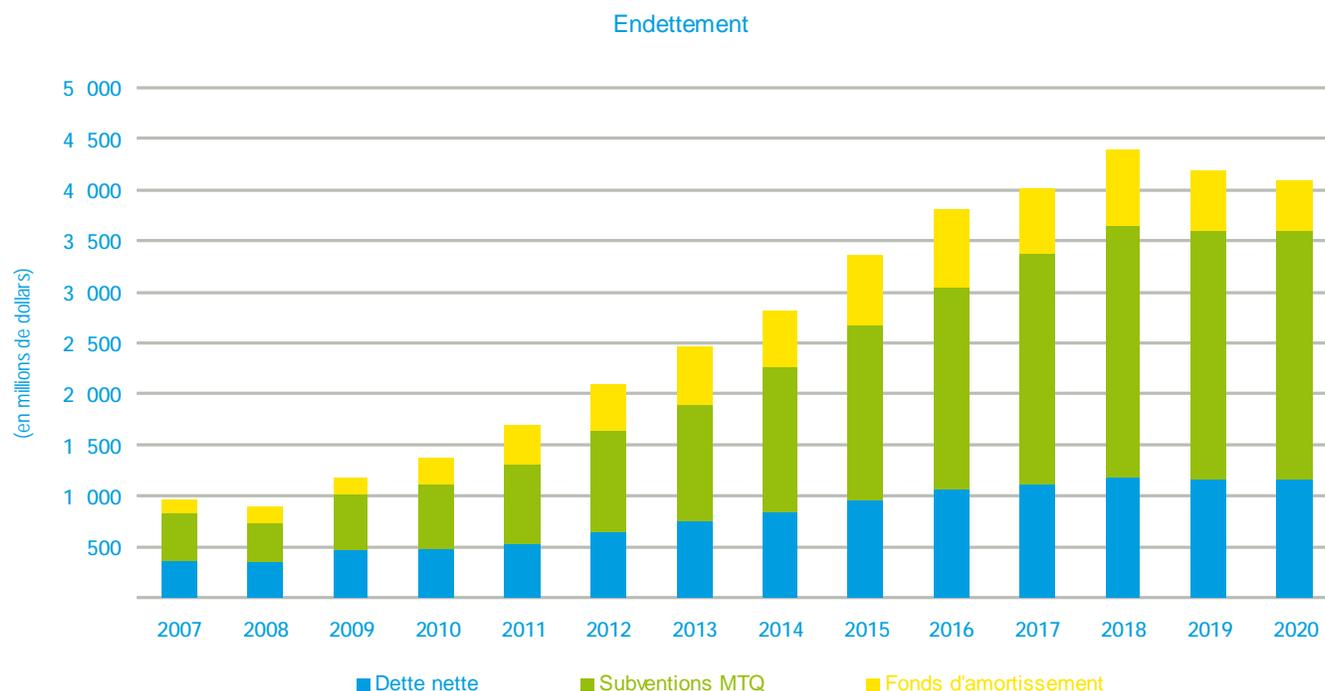
<i>(en milliers de dollars)</i>	2012	2013	2014	Total
Financement au comptant				
➤ Non capitalisables				
Budget d'exploitation	11 422	12 029	9 776	33 226
➤ Capitalisables				
Fonds de roulement	3 750	1 086	1 000	5 836
Gouvernement provincial – subventions au comptant	51 147	27 711	40 790	119 648
Gouvernement fédéral – subventions au comptant	56 915	67 080	84 148	208 143
Agglomération de Montréal – subventions au comptant	10 310	16 791	21 759	48 860
Sous-total	133 544	124 697	157 473	415 714
Financement sur emprunt				
➤ Non subventionnés	128 635	99 883	123 367	351 885
➤ Subventionnés	324 046	314 092	385 702	1 023 840
Sous-total	452 681	413 975	509 069	1 375 725
Financement total	586 225	538 672	666 542	1 791 439
Programme de financement via la dette à long terme	480 000	430 000	520 000	1 430 000

Dans un souci de diversification et d'optimisation des conditions de financement, la STM établit son financement annuel via la dette à long terme 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 2007 à 2011, la croissance annuelle moyenne de la dette brute était de 19,6 %. Pour la période de 2011 à 2014, elle passera à 23,5 %. Le financement au comptant via les programmes de subventions provinciale et municipale permet d'atténuer cette hausse.

Selon les prévisions, le montant de la dette brute en circulation totalisera 1,7 milliard de dollars (avant subvention) au 31 décembre 2011 et 2,8 milliards de dollars au 31 décembre 2014. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant.



(en millions de dollars)	Prévision													
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fonds d'amortissement*	117,4	158,8	169,2	261,1	378,1	447,9	574,8	560,1	685,3	765,9	640,3	751,2	580,7	490,7
Subventions MTQ	464,5	377,4	558,4	629,0	780,2	985,6	1 151,5	1 421,0	1 708,2	1 967,7	2 266,8	2 469,8	2 437,3	2 443,1
Dette nette	369,3	351,1	454,3	484,4	526,1	651,2	748,7	836,3	963,1	1 069,7	1 109,1	1 173,6	1 163,2	1 161,8
Dette brute	951,2	887,3	1 181,8	1 374,5	1 684,4	2 084,7	2 475,0	2 817,4	3 356,5	3 803,3	4 016,2	4 394,7	4 181,2	4 095,6

* Ce fonds sert à accumuler des sommes pour rembourser certaines dettes à long terme à leur échéance.

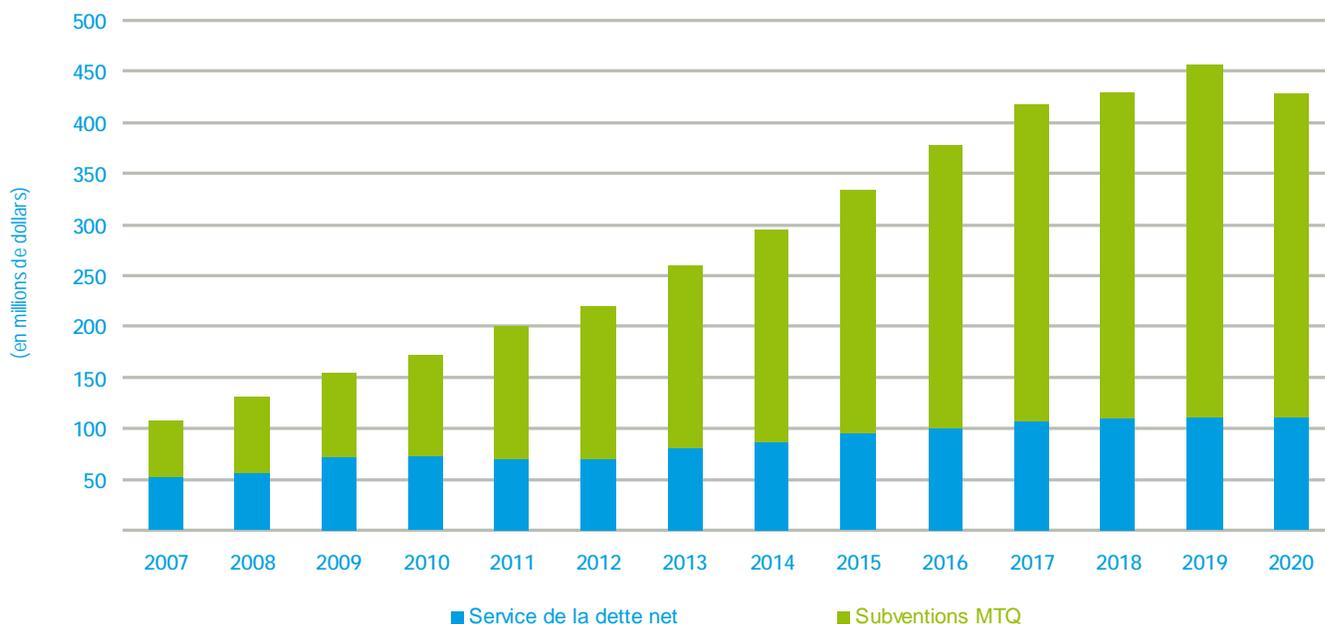
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 200,7 millions de dollars en 2011 pour atteindre 294,8 millions de dollars en 2014. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 15,6 % par rapport à 21,7 % pour la période de 2007 à 2011. Cette augmentation est toutefois atténuée par la continuité des 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 investissements.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera donc de 56,8 % pour la période de 2007 à 2011 à 69,2 % pour la période de 2012 à 2014.

En 2012, le service de la dette net sera de 70,1 millions de dollars, représentant une augmentation de 0,7 million de dollars par rapport à la prévision 2011. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 81,2 millions de dollars en 2013 et de 86,5 millions de dollars en 2014, soit une croissance de 24,6 % par rapport à 2011. Pour la période de 2007 à 2011, le service de la dette net a augmenté de 33,7 %. 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



(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	Prévision									
					2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Service de la dette brut	107,6	131,2	153,7	172,4	200,7	219,8	260,2	294,8	334,4	377,3	416,7	429,7	457,0	428,6
Subventions MTQ	55,7	75,2	81,3	99,2	131,3	149,7	179,0	208,2	239,2	276,7	310,6	320,5	345,4	317,5
Service de la dette net	51,9	56,1	72,4	73,2	69,4	70,1	81,2	86,5	95,2	100,6	106,2	109,2	111,5	111,1

La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée, via sa politique de gestion de la dette à long terme, au niveau du ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiées au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est de 16 %. Pour 2012, le ratio prévu est de 5,9 % tandis que celui pour 2020 est de 9,8 %.

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 et à l'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel, 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.

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

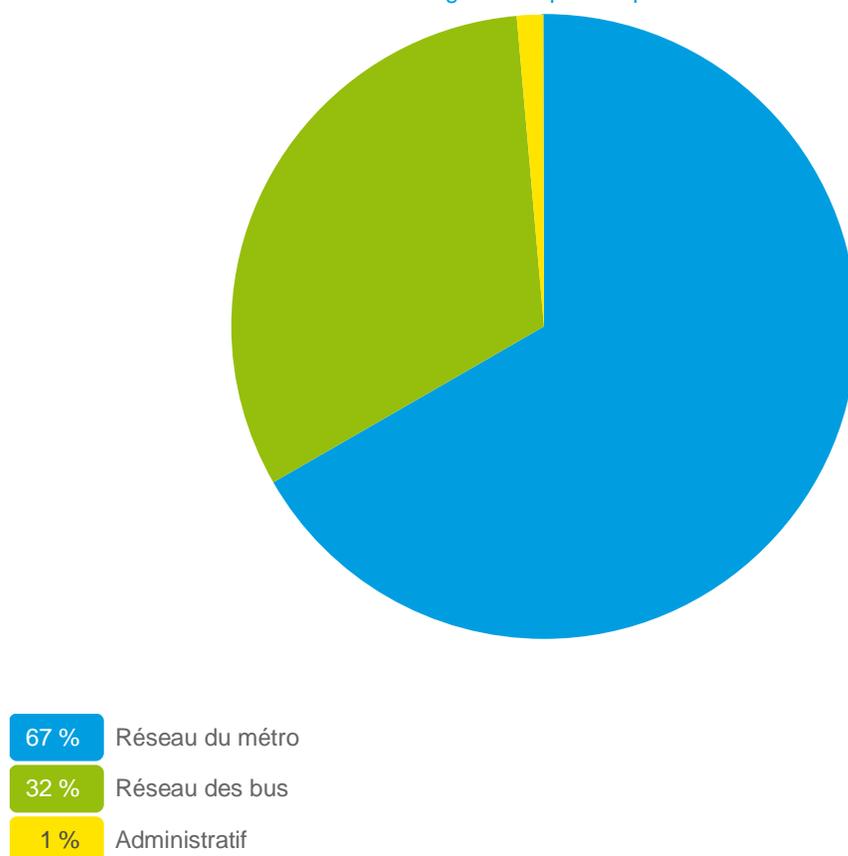
De 2012 à 2014, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 67 % et de 32 % pour le Réseau des bus. Le secteur Administratif représentera quant à lui 1 % des dépenses d'investissement.

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 572,1 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour le remplacement et l'ajout de bus, l'ajout d'un nouveau centre de transport, la mise en place de mesures préférentielles ainsi que le remplacement des systèmes d'exploitation (iBus). Ces quatre projets représentent plus de 84 % des investissements totaux de ce réseau.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1,2 milliard de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont l'acquisition de voitures de métro incluant la modification des ateliers et des équipements métro, Réno-Systèmes, Réno-Infrastructures métro et la réfection de la station Berri-UQAM. Ces quatre projets majeurs représentent plus de 98 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Les projets du secteur Administratif représentent 1 % des dépenses d'investissement de la Société, soit un montant de 23,2 millions de dollars. Plus de 67 % 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



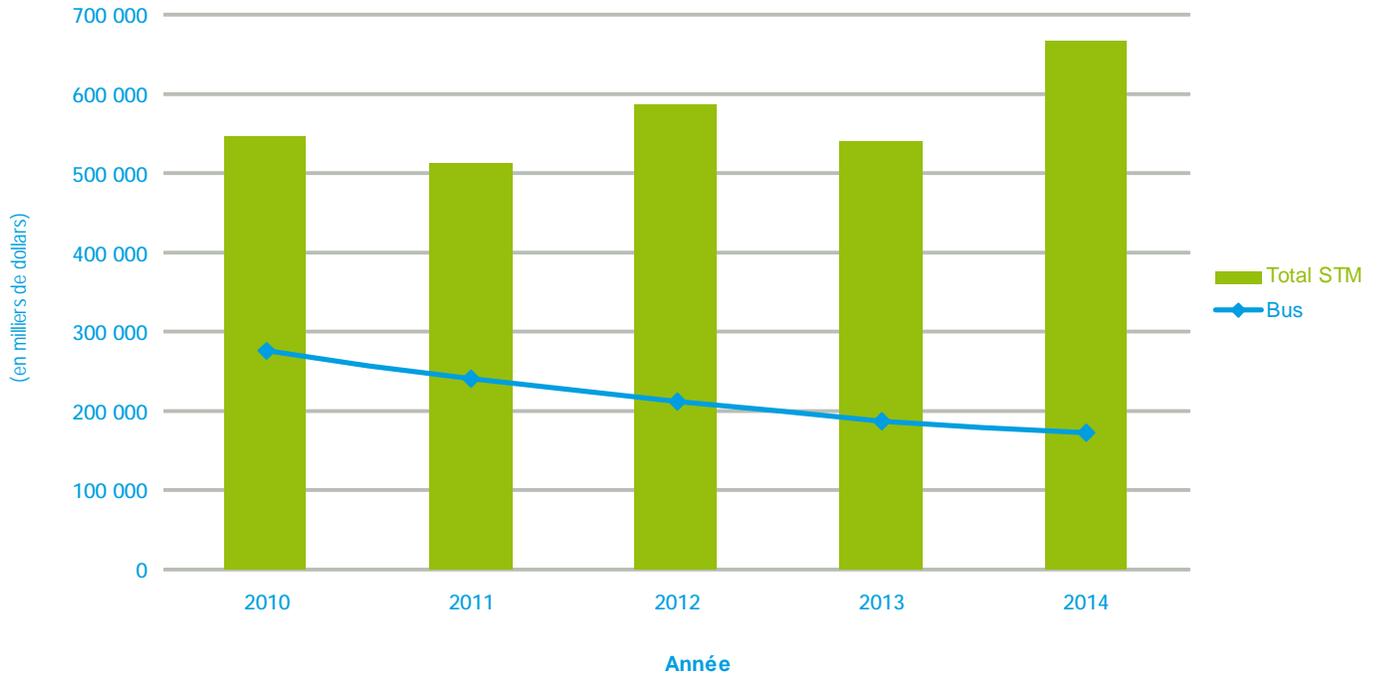


RÉSEAU DES BUS

SOMMAIRE DU RÉSEAU DES BUS

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 572,1 millions de dollars et représentent 32 % des dépenses d'investissement de la STM. Plus de 29 % de ces investissements (163,8 millions de dollars) serviront au remplacement et à l'ajout du matériel roulant et 43 % (245,3 millions de dollars) seront affectés aux infrastructures. Le remplacement ou la mise à niveau des équipements et outillage représentera plus de 28 % des investissements (163 millions de dollars).

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 163 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Dans cette catégorie, nous retrouvons principalement le Projet de remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) du Réseau des bus (149,1 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 9,5 millions de dollars.

Le projet Exploitation temps réel ACCES (EXTRA), au Centre de transport adapté, entamera la livraison I du projet au coût de 3,3 millions de dollars pour la période de 2012 à 2014. Cet investissement permettra d'effectuer la migration du progiciel ACCES vers la version 2012.

Finalement, des investissements de 1,1 million de dollars serviront à la réparation 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. Les bus articulés ont été retenus afin 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	4,34	0
2012	1 713	5,25	0
2013	1 755	6,10	29
2014	1 779	7,01	42

Entre 2012 et 2014, la Société investira 133,1 millions de dollars pour l'acquisition de 92 bus à plancher surbaissé, dont 32 bus à motorisation conventionnelle qui serviront aux mesures de mitigation et 60 qui seront dotés d'une propulsion hybride. 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 7,9 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans son Projet d'amélioration de 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.

Au chapitre des acquisitions en minibus, la STM prévoit acheter 60 minibus pour une somme de 10,6 millions de dollars. De ce nombre, 48 seront alloués pour le remplacement de minibus au Centre de transport adapté. Des 12 autres, huit serviront au développement du service Navettes Or et quatre permettront le remplacement de ceux utilisés pour la ligne 251 – Sainte-Anne qui auront atteint la fin de leur vie utile.

Pour les années 2012 et 2013, un projet de mise en service d'une desserte propre avec midibus électrique verra le jour. Ce projet totalisera une somme de 7,9 millions de dollars pour cette période. Il contribuera à renforcer l'image de marque de la STM ainsi que celle de la Ville de Montréal.

Finalement, un montant de 4,3 millions de dollars sera investi pour le remplacement des véhicules de service et pour débiter les études relativement à l'implantation de trolleybus.

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	1948/2012	1957	Centre de transport
St-Michel	1956/1993		Centre de transport adapté
St-Denis	1958	1970	Centre de transport
Legendre	1973	2011	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 245,3 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et infrastructures du Réseau des bus de 2012 à 2014.

Deux projets majeurs représentent plus de 80 % des investissements de cette catégorie, soit l'ajout d'un centre de transport (130,6 millions de dollars) et l'implantation de voies réservées (67,2 millions de dollars).

La STM prévoit construire et mettre en service 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 22,7 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.

La STM compte installer 400 abribus d'ici 2015. Au cours des trois prochaines années, elle prévoit l'installation de 100 abribus par année, pour un budget total de 11,6 millions de dollars. Ces abribus ont un effet direct sur la qualité des services en assurant un confort de la clientèle à l'arrêt. De plus, l'ajout et le remplacement de supports à vélos sont prévus afin de répondre aux besoins des clients qui combinent vélo/métro comme moyen de transport. 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.

Trois terminus au coût de 13,2 millions de dollars seront construits au cours de 2012 et 2013, soit les terminus Elmhurst, Newman/Lafleur et Lionel-Groulx. 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 rendue obligatoire suite à une reprise du terrain par le ministère des Transports du Québec. Finalement, un montant de 2,7 millions de dollars sera alloué en 2012, pour l'aménagement du terminus Lionel-Groulx relativement aux mesures de mitigation liées à la réfection de l'échangeur Turcot.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

				2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total	
(en milliers de dollars)				et avant	2012-2014				et après		
Machinerie, équipement et outillage											
No :	14473	Conception et production d'outillages spécialisés pour	Cap	1 570	421	0	0	421	0	1 991	
Fiche :	RB-01	bus à plancher surbaissé	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-093		Total	1 570	421	0	0	421	0	1 991	
No :	2195	Centre de transport LaSalle : remplacement	Cap	0	146	71	240	456	5 186	5 643	
Fiche :	RB-02	d'installation de levage	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-116-B		Total	0	146	71	240	456	5 186	5 643	
No :	2219	Centre de transport Mont-Royal : remplacement	Cap	1 395	287	1 153	0	1 440	0	2 834	
Fiche :	RB-03	d'installation de levage	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-119-B		Total	1 395	287	1 153	0	1 440	0	2 834	
No :	2220	Centre de transport St-Denis : remplacement	Cap	2 014	2 076	0	0	2 076	0	4 090	
Fiche :	RB-04	d'installation de levage	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-116-D		Total	2 014	2 076	0	0	2 076	0	4 090	
No :	520210	Remplacement ou réfection des équipements de	Cap	740	728	0	0	728	0	1 468	
Fiche :	RB-05	production	Non cap	166	0	0	0	0	0	166	
R.E./FN. :	R-081		Total	906	728	0	0	728	0	1 634	
No :	562124-00	Programme de remplacement des véris	Cap	4 008	454	584	4 459	5 497	2 458	11 963	
Fiche :	RB-06		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-002		Total	4 008	454	584	4 459	5 497	2 458	11 963	
No :	721759	Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)	Cap	5 735	25 929	58 454	54 007	138 390	41 123	185 248	
Fiche :	RB-07		Non cap	1 741	556	3 818	6 321	10 695	2 940	15 376	
R.E./FN. :	R-114		Total	7 476	26 485	62 272	60 328	149 085	44 063	200 624	
No :	850045-1	Exploitation temps réel ACCES (EXTRA) - livraison I -	Cap	199	2 609	215	14	2 838	0	3 038	
Fiche :	RB-08	migration du progiciel ACCES	Non cap	11	494	7	0	500	0	511	
R.E./FN. :	R-132		Total	210	3 103	222	14	3 339	0	3 548	
			Sous-total	17 579	33 699	64 301	65 041	163 042	51 708	232 328	
Matériel roulant											
No :	110426	Étude pour l'implantation de trolleybus	Cap	0	0	0	0	0	0	0	
Fiche :	RB-09		Non cap	565	3 660	0	0	3 660	0	4 225	
R.E./FN. :	R-831		Total	565	3 660	0	0	3 660	0	4 225	
No :	500001	Acquisition de bus 40 pieds 2007 - 2012	Cap	201 867	23 318	0	0	23 318	0	225 185	
Fiche :	RB-10		Non cap	506	152	0	0	152	0	658	
R.E./FN. :	R-079		Total	202 373	23 470	0	0	23 470	0	225 843	
No :	5002098	Acquisition de bus 40 pieds 2012 - 2017	Cap	0	10 122	33 575	37 805	81 503	280 052	361 555	
Fiche :	RB-11		Non cap	0	0	307	209	516	2 554	3 070	
R.E./FN. :	R-120		Total	0	10 122	33 882	38 014	82 019	282 605	364 624	
No :	5002156	Acquisition de bus articulés 2013 - 2018	Cap	0	0	0	27 562	27 562	263 914	291 476	
Fiche :	RB-12		Non cap	0	0	0	0	0	2 478	2 478	
R.E./FN. :	R-914		Total	0	0	0	27 562	27 562	266 392	293 954	
No :	5003137 et 503318	Remplacement et ajout de véhicules de service 2008 - 2012	Cap	5 020	719	0	0	719	0	5 739	
Fiche :	RB-13		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-118 et R-107		Total	5 020	719	0	0	719	0	5 739	
No :	5003436	Acquisition de minibus 2012 - 2015 pour le transport adapté,	Cap	0	2 660	2 868	2 926	8 454	2 090	10 544	
Fiche :	RB-14	les Navettes Or et la ligne 251 - Sainte-Anne	Non cap	0	809	670	683	2 162	697	2 859	
R.E./FN. :	R-826		Total	0	3 470	3 538	3 609	10 616	2 787	13 403	
No :	5152011	Mise en service d'une desserte propre avec midibus	Cap	0	1 831	5 940	0	7 771	0	7 771	
Fiche :	RB-15	électrique	Non cap	0	95	20	0	115	0	115	
R.E./FN. :	R-079		Total	0	1 926	5 960	0	7 886	0	7 886	
No :	529950	Programme d'efficacité énergétique des bus APS2 à	Cap	6 356	7 850	0	0	7 850	0	14 207	
Fiche :	RB-16	APS6 et des articulés	Non cap	34	0	0	0	0	0	34	
R.E./FN. :	R-125		Total	6 391	7 850	0	0	7 850	0	14 241	
			Sous-total	214 350	51 217	43 380	69 185	163 782	551 784	929 916	
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	1294	Centre de transport Mont-Royal : travaux de	Cap	179	500	500	500	1 500	1 500	3 179	
Fiche :	RB-17	maintien en opération	Non cap	665	0	0	0	0	0	665	
R.E./FN. :	R-805		Total	844	500	500	500	1 500	1 500	3 844	
No :	1368	Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain	Cap	1 152	65	0	0	65	0	1 217	
Fiche :	RB-18		Non cap	8	0	0	0	0	0	8	
R.E./FN. :	R-080		Total	1 160	65	0	0	65	0	1 226	
No :	1554	Centre de transport St-Denis : travaux de maintien en	Cap	844	500	500	500	1 500	650	2 994	
Fiche :	RB-19	opération	Non cap	1 073	0	0	0	0	0	1 073	
R.E./FN. :	R-807		Total	1 917	500	500	500	1 500	650	4 067	

				2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total	
(en milliers de dollars)				et avant	2012-2014				et après		
Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)											
No :	1651	Centre de transport Mont-Royal : centralisation des systèmes	Cap	22	456	460	0	916	0	938	
Fiche :	RB-20	d'alarme incendie au Centre de contrôle bus	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-126-B		Total	22	456	460	0	916	0	938	
No :	1725	Centre de transport Legendre : remplacement des	Cap	10	879	0	0	879	0	889	
Fiche :	RB-21	luminaires HID et fluorescents	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-126-A		Total	10	879	0	0	879	0	889	
No :	1726	Centre de transport St-Michel : mise aux normes	Cap	11	177	0	0	177	0	188	
Fiche :	RB-22	de l'éclairage de secours	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-119-A		Total	11	177	0	0	177	0	188	
No :	1760	Divers bâtiments en surface : remplacement des	Cap	26	837	0	0	837	0	862	
Fiche :	RB-23	panneaux d'alarme incendie - phase III	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-116-A		Total	26	837	0	0	837	0	862	
No :	201112-02	Intégration opérationnelle des bus	Cap	4 750	824	0	0	824	0	5 574	
Fiche :	RB-24		Non cap	5 844	1 025	0	0	1 025	0	6 869	
R.E./FN. :	R-078-C		Total	10 594	1 849	0	0	1 849	0	12 443	
No :	2152	Programme de réfection des dalles intérieures et pavage	Cap	55	559	1 065	4 373	5 997	7 948	14 000	
Fiche :	RB-25		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-131		Total	55	559	1 065	4 373	5 997	7 948	14 000	
No :	2200	Centre de transport Mont-Royal : réfection de toitures	Cap	788	1 549	0	0	1 549	0	2 338	
Fiche :	RB-26		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-116-C		Total	788	1 549	0	0	1 549	0	2 338	
No :	2460	Divers centres de transport : mise à niveau des	Cap	4 262	1 487	0	0	1 487	0	5 749	
Fiche :	RB-27	équipements pétroliers	Non cap	25	0	0	0	0	0	25	
R.E./FN. :	R-080-A		Total	4 287	1 487	0	0	1 487	0	5 774	
No :	2596	Centre de transport Legendre: réfection des dalles	Cap	181	5 489	0	0	5 489	0	5 670	
Fiche :	RB-28		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-126		Total	181	5 489	0	0	5 489	0	5 670	
No :	301056	Centre de transport Frontenac : programme de réfection	Cap	26 085	299	0	0	299	0	26 384	
Fiche :	RB-29	des systèmes et des équipements du bâtiment	Non cap	431	0	0	0	0	0	431	
R.E./FN. :	R-101		Total	26 516	299	0	0	299	0	26 815	
No :	350001	Programme de mesures préférentielles pour bus -	Cap	11 205	23 929	13 876	29 414	67 219	51 174	129 598	
Fiche :	RB-30	phases I et II	Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	CA-113		Total	11 205	23 929	13 876	29 414	67 219	51 174	129 598	
No :	350002	Réaménagement du terminus Elmhurst	Cap	156	1 596	3 116	0	4 712	0	4 869	
Fiche :	RB-31		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-117		Total	156	1 596	3 116	0	4 712	0	4 869	
No :	350005	Aménagement du terminus Lionel-Groulx - phase I	Cap	0	2 730	0	0	2 730	0	2 730	
Fiche :	RB-32		Non cap	360	0	0	0	0	0	360	
R.E./FN. :	R-905		Total	360	2 730	0	0	2 730	0	3 090	
No :	450000	Acquisition de 400 abribus	Cap	342	3 495	3 565	3 636	10 696	3 709	14 746	
Fiche :	RB-33		Non cap	25	264	299	305	868	311	1 204	
R.E./FN. :	R-108		Total	367	3 759	3 864	3 941	11 563	4 020	15 950	
No :	529997	Infrastructures au Réseau des bus - phase II	Cap	34 191	77 692	51 023	0	128 715	0	162 906	
Fiche :	RB-34		Non cap	425	155	1 723	0	1 878	0	2 303	
R.E./FN. :	R-109		Total	34 616	77 848	52 746	0	130 593	0	165 209	
No :	529999	Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie	Cap	86 903	187	0	0	187	0	87 090	
Fiche :	RB-35	et réaménagement du Centre de transport Legendre et	Non cap	614	0	0	0	0	0	614	
R.E./FN. :	R-055	de l'atelier de camions	Total	87 517	187	0	0	187	0	87 704	
No :	561908	Programme de réfection des dalles de planchers, des aires	Cap	5 758	50	0	0	50	0	5 807	
Fiche :	RB-36	de circulation et des stationnements	Non cap	169	0	0	0	0	0	169	
R.E./FN. :	R-005-D		Total	5 926	50	0	0	50	0	5 976	
No :	625009	Aménagement du terminus Newman/Lafleur	Cap	255	1 676	4 034	0	5 711	0	5 966	
Fiche :	RB-37		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FN. :	R-117		Total	255	1 676	4 034	0	5 711	0	5 966	
Sous-total				186 815	126 420	80 160	38 728	245 308	65 292	497 415	
Cap				406 082	204 126	180 998	165 437	550 561	659 804	1 616 447	
RÉSEAU DES BUS				Non cap	12 662	7 211	6 844	7 517	21 572	8 979	
Total				418 744	211 337	187 842	172 954	572 133	668 783	1 659 660	

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./FIN. : 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 dernières années, nous avons reçu plusieurs lots de nouveaux 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 570	421	0	0	0	1 991
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 570	421	0	0	0	1 991
Financement						
Gouvernement provincial	244	156	0	0	0	400
Gouvernement fédéral	317	202	0	0	0	519
Agglomération de Montréal	99	63	0	0	0	162
STM	910	0	0	0	0	910
Total	1 570	421	0	0	0	1 991
Pourcentage de subvention						54 %

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./FIN. : R-116-B	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 au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc non 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 premières années 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	146	71	240	5 186	5 643
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	146	71	240	5 186	5 643
Financement						
Gouvernement provincial	0	47	23	77	1 674	1 822
Gouvernement fédéral	0	62	30	103	2 219	2 415
Agglomération de Montréal	0	19	9	32	687	748
STM	0	17	8	28	606	659
Total	0	146	71	240	5 186	5 643
Pourcentage de subvention						88 %

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./FIN. : R-119-B	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 au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc non 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 et seront capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 395	287	1 153	0	0	2 834
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 395	287	1 153	0	0	2 834
Financement						
Gouvernement provincial	490	101	405	0	0	997
Gouvernement fédéral	650	134	537	0	0	1 321
Agglomération de Montréal	201	41	166	0	0	409
STM	53	11	44	0	0	108
Total	1 395	287	1 153	0	0	2 834

Pourcentage de subvention

96 %

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./FIN. : R-116-D	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 au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc non utilisables. En 2011, les vérins ont eu 22 ans et doivent être remplacés.

Ce projet consiste à remplacer les installations actuelles par des installations de levage enfouies de conception STM. Prendre note que 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 et seront capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 014	2 076	0	0	0	4 090
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	2 014	2 076	0	0	0	4 090
Financement						
Gouvernement provincial	713	735	0	0	0	1 449
Gouvernement fédéral	946	975	0	0	0	1 920
Agglomération de Montréal	293	302	0	0	0	595
STM	62	64	0	0	0	126
Total	2 014	2 076	0	0	0	4 090

Pourcentage de subvention

97 %

FICHE DE PROJET

RB-05

Remplacement ou réfection des équipements de production

No de projet : 520210	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : 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 équipements 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 équipements 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	740	728	0	0	0	1 468
Non capitalisable	166	0	0	0	0	166
Total	906	728	0	0	0	1 634
Financement						
Gouvernement provincial	124	211	0	0	0	335
Gouvernement fédéral	164	280	0	0	0	444
Agglomération de Montréal	51	87	0	0	0	137
STM	568	150	0	0	0	718
Total	906	728	0	0	0	1 634
Pourcentage de subvention						56 %

FICHE DE PROJET

RB-06

Programme de remplacement des vérins

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

Le projet consiste au remplacement des installations de levage dans différents centres de transport, soit 12 vérins mécaniques à Anjou, six à St-Laurent ainsi que les vérins à pneus dans les centres de transport Anjou, Legendre, LaSalle et Frontenac. 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 prévues pour les positions les plus critiques.

La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc non 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 et 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 centres 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	4 008	454	584	4 459	2 458	11 963
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	4 008	454	584	4 459	2 458	11 963
Financement						
Gouvernement provincial	121	161	207	1 579	870	2 938
Gouvernement fédéral	160	213	274	2 093	1 154	3 893
Agglomération de Montréal	50	66	85	648	357	1 205
STM	3 677	14	18	140	77	3 926
Total	4 008	454	584	4 459	2 458	11 963

Pourcentage de subvention

67 %

FICHE DE PROJET

RB-07

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)

No de projet : 721759	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : 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 18 ans, a dépassé sa durée de vie technologique. Il est aussi 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 (PQTC) du ministère des Transports du Québec.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 735	25 929	58 454	54 007	41 123	185 248
Non capitalisable	1 741	556	3 818	6 321	2 940	15 376
Total	7 476	26 485	62 272	60 328	44 063	200 624
Financement						
Gouvernement provincial	2 122	9 594	21 628	19 983	15 216	68 542
Gouvernement fédéral	2 753	12 446	28 058	25 924	19 739	88 919
Agglomération de Montréal	860	3 889	8 768	8 101	6 168	27 787
STM	1 741	556	3 818	6 321	2 940	15 376
Total	7 476	26 485	62 272	60 328	44 063	200 624

Pourcentage de subvention

92 %

FICHE DE PROJET

RB-08

Exploitation temps réel ACCES (EXTRA) – livraison I – migration du progiciel ACCES

No de projet : 850045-1	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-132	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

La version actuelle du progiciel de planification au Centre de transport adapté, ACCES-5, est présentement utilisée dans la marge supérieure de ses limites de conception.

Le nombre de déplacements annuels qu'il traite a presque doublé depuis sa mise en service en 2004, passant de 1,5 million de déplacements à 2,7 millions. Les prévisions de croissance à l'horizon 2020 sont de l'ordre de 4,3 millions. Son architecture utilise un seul céduteur, ce qui limite le nombre de transactions qui peuvent être traitées simultanément. Bien que cette situation soit toujours acceptable, certains enjeux quotidiens laissent entrevoir qu'il sera bientôt difficile de continuer à planifier efficacement le service. De plus, les systèmes d'exploitation qui lui sont essentiels sont presque vétustes. En effet, les fournisseurs des logiciels Windows 2003 et Oracle 11.1 n'offriront plus de soutien à partir de juillet 2015.

Une multitude de nouvelles fonctionnalités, qui n'étaient pas disponibles au moment de sa conception au début des années 2000 et qui sont maintenant courantes dans l'industrie, telles des fonctions de système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs, ne peuvent être intégrées et/ou utilisées en complémentarités avec ACCES-5 version 2004.

Le but de ce projet est d'effectuer la migration du progiciel ACCES vers la version 2012. L'architecture du progiciel proposé, ACCES 2012, est différente de celle d'ACCES-5 version 2004, elle fait usage de multi-céduteurs et permet le partage de données en temps réel avec des progiciels de SAEIV.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	199	2 609	215	14	0	3 038
Non capitalisable	11	494	7	0	0	511
Total	210	3 103	222	14	0	3 548
Financement						
Gouvernement provincial	74	965	80	5	0	1 124
Gouvernement fédéral	96	1 252	103	7	0	1 458
Agglomération de Montréal	30	391	32	2	0	456
STM	11	494	7	0	0	511
Total	210	3 103	222	14	0	3 548

Pourcentage de subvention

86 %

FICHE DE PROJET

RB-09

Étude pour l'implantation de trolleybus

No de projet : 110426	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-831	Catégorie d'actif : Matériel roulant

Le Plan d'action 2011 – 2020 du gouvernement du Québec sur les véhicules électriques vise notamment à ce que d'ici 2030, 95 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourront à l'électricité. La STM est résolument engagée à l'électrification de ses systèmes de transport en surface, comme le fait foi son engagement dans son Plan stratégique 2020.

Pour y parvenir, la STM étudie, entre autres, la possibilité d'implanter d'ici 2016 – 2017 un réseau d'une centaine de trolleybus, un mode de transport entièrement électrique, éprouvé, fiable et répandu dans le monde. Elle assurera ainsi sa mission de façon efficiente et pourra compter sur le partage d'expertise via le comité trolleybus de l'Union internationale des transports publics (UITP) sur lequel elle siège.

Les principaux objectifs de l'étude sont :

- actualiser les scénarios exploratoires de réseau de trolleybus et définir le réseau optimal ;
- définir les paramètres d'implantation (type et nombre de trolleybus, réseau d'alimentation et mobilier urbain, identification et préparation d'un futur centre de transport dédié au trolleybus) ;
- évaluer l'ensemble des coûts d'implantation des scénarios et les retombées économiques.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	565	3 660	0	0	0	4 225
Total	565	3 660	0	0	0	4 225
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	565	3 660	0	0	0	4 225
Total	565	3 660	0	0	0	4 225

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RB-10

Acquisition de bus 40 pieds 2007 – 2012

No de projet : 500001	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-079	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 stipulé 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 et l'option sur le contrat 2007 – 2012, pour un total de 411 bus à plancher surbaissé. De cette quantité, 191 bus servent à augmenter l'offre de service (PQTC), 32 servent aux mesures de mitigation des travaux, entre autres ceux de l'échangeur Turcot et 188 servent au remplacement.

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. Ils permettront également à la STM de répondre à l'augmentation de l'offre de service.

	2011 et avant	2012	Total
Bus 40 pieds	379	32	411

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	201 867	23 318	0	0	0	225 185
Non capitalisable	506	152	0	0	0	658
Total	202 373	23 470	0	0	0	225 843
Financement						
Gouvernement provincial	89 059	23 173	0	0	0	112 232
Gouvernement fédéral	36 065	84	0	0	0	36 149
Agglomération de Montréal	10 942	26	0	0	0	10 968
STM	66 307	187	0	0	0	66 494
Total	202 373	23 470	0	0	0	225 843

Pourcentage de subvention

71 %

FICHE DE PROJET

RB-11

Acquisition de bus 40 pieds 2012 – 2017

No de projet : 5002098	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-120	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 construction de deux nouveaux centres de transport.

Une étude préliminaire a démontré que cet objectif se traduit par l'acquisition de 336 bus hybrides de 40 pieds entre 2013 et 2018.

Le plan d'acquisition se présente comme suit :

	2013	2014	2015 et après	Total
Bus 40 pieds	36	24	276	336

Note : Le comité GPP a autorisé l'acquisition de 316 bus. Un changement d'envergure fera l'objet d'une demande auprès du comité GPP pour l'ajout de 20 bus additionnels.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	10 122	33 575	37 805	280 052	361 555
Non capitalisable	0	0	307	209	2 554	3 070
Total	0	10 122	33 882	38 014	282 605	364 624
Financement						
Gouvernement provincial	0	3 700	12 272	13 818	102 359	132 148
Gouvernement fédéral	0	4 904	16 267	18 317	135 685	175 173
Agglomération de Montréal	0	1 518	5 036	5 671	42 008	54 233
STM	0	0	307	209	2 554	3 070
Total	0	10 122	33 882	38 014	282 605	364 624

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET

RB-12

Acquisition de bus articulés 2013 – 2018

No de projet : 5002156	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN : R-914	Catégorie d'actif : Matériel roulant

Dans le cadre de son mandat d'exploitation d'une entreprise de transport en commun de passagers, la Société doit s'assurer du maintien de son offre de service en plus de voir à l'augmentation de son achalandage conformément au Plan stratégique 2020 (540 millions de déplacements en 2020), ce qui correspond aux objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal.

Pour atteindre l'objectif, la Société compte sur :

- ▶ la réception de nouveaux bus articulés et conventionnels dotés d'une propulsion hybride ;
- ▶ la construction de deux nouveaux centres de transport.

Une étude préliminaire a permis de démontrer que ces objectifs se traduisent par l'acquisition de 536 bus entre 2013 et 2018, soit 336 bus réguliers et 200 bus articulés.

Le plan d'acquisition de 200 articulés, dont 154 serviront à augmenter l'offre de service et 46 au remplacement, se présente comme suit :

	2015	2016	2017 et après	Total
Bus articulés	70	30	100	200

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	0	27 562	263 914	291 476
Non capitalisable	0	0	0	0	2 478	2 478
Total	0	0	0	27 562	266 392	293 954
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	10 074	96 461	106 535
Gouvernement fédéral	0	0	0	13 354	127 866	141 220
Agglomération de Montréal	0	0	0	4 134	39 587	43 721
STM	0	0	0	0	2 478	2 478
Total	0	0	0	27 562	266 392	293 954

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET

RB-13

Remplacement et ajout de véhicules de service 2008 – 2012

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

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. La Société a également établi un processus continu 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.

Le projet vise donc 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 020	719	0	0	0	5 739
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	5 020	719	0	0	0	5 739
Financement						
Gouvernement provincial	1 803	258	0	0	0	2 061
Gouvernement fédéral	2 390	343	0	0	0	2 732
Agglomération de Montréal	740	106	0	0	0	846
STM	88	11	0	0	0	100
Total	5 020	719	0	0	0	5 739
Pourcentage de subvention						98 %

FICHE DE PROJET

RB-14

Acquisition de minibus 2012 – 2015 pour le transport adapté, les Navettes Or et la ligne 251 – Sainte-Anne

No de projet : 5003436	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-826	Catégorie d'actif : Matériel roulant

À ce jour, la STM dispose d'un parc de 102 minibus pour :

- ▶ desservir sa clientèle avec limitations fonctionnelles importantes sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal (86 minibus) ;
- ▶ assurer un service adapté, un niveau acceptable de confort et une certaine convivialité lors du déplacement des personnes âgées (12 minibus Navettes Or) ;
- ▶ assurer un service conforme aux engagements de l'entreprise pour la ligne 251 – Sainte-Anne (quatre minibus).

Conformément aux études techniques, la vie utile de ces minibus est établie à cinq ans.

Depuis 1988, la STM offre un service de transport en commun sur la ligne 251 – Sainte-Anne. En 2012, les quatre minibus desservant celle-ci seront âgés de sept ans et auront largement dépassé la limite de leur vie utile. Ils seront donc à remplacer.

Afin d'y répondre et, compte tenu des besoins futurs en véhicules estimés et des besoins particuliers de la clientèle ciblée, la STM doit procéder à l'achat de huit minibus supplémentaires pour la période de 2012 à 2013, soit quatre minibus par an. Sans ces acquisitions, l'entreprise sera contrainte de freiner ou de temporiser le développement de l'offre de service adapté aux personnes âgées.

Pour atteindre les objectifs visés et offrir un service de qualité, le Centre de transport adapté doit avoir des véhicules en nombre suffisant pour satisfaire la demande et les entretenir adéquatement afin de les maintenir en bon état ainsi que procéder au remplacement de ceux-ci lorsqu'ils atteignent la fin de leur vie utile. En conséquence, il est recommandé d'acquérir 16 minibus/an entre 2012 et 2015, soit un total de 64 minibus.

	2012	2013	2014	2015	Total
Remplacement des minibus - transport adapté	16	16	16	16	64
Développement du service Navettes Or	4	4			8
Remplacement des minibus - ligne 251 — Sainte-Anne	4				4
Total	24	20	16	16	76

(en milliers de dollars)

	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
--	------------------	------	------	------	------------------	--------------------

Investissement

Capitalisable	0	2 660	2 868	2 926	2 090	10 544
Non capitalisable	0	809	670	683	697	2 859
Total	0	3 470	3 538	3 609	2 787	13 403

Financement

Gouvernement provincial	0	2 222	2 323	2 369	2 090	9 004
Gouvernement fédéral	0	335	416	425	0	1 176
Agglomération de Montréal	0	104	129	131	0	364
STM	0	810	670	683	697	2 859
Total	0	3 470	3 538	3 609	2 787	13 403

Pourcentage de subvention

79 %

FICHE DE PROJET

RB-15

Mise en service d'une desserte propre avec midibus électrique

No de projet : 5152011	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-079-G	Catégorie d'actif : Matériel roulant

La STM a annoncé dans son Plan d'électrification des transports de surface que dès 2025, tous les bus achetés seront à zéro émission de gaz à effet de serre et silencieux. Ce plan s'aligne avec le Plan d'action 2011 – 2020 sur les véhicules électriques du gouvernement du Québec qui indique notamment que, d'ici 2030, 95 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourront à l'électricité.

Pour rencontrer son objectif d'électrification, la STM étudie la mise en service d'une desserte propre avec des bus à motorisation électrique. Le projet convertira une ligne en desserte électrique. Il contribuera à renforcer l'image de marque de la STM ainsi que celle de la Ville de Montréal.

Les travaux prévus sont :

- l'acquisition et la mise en service de sept midibus électriques de 30 passagers ;
- l'acquisition et l'installation des équipements opérationnels (radio, caméra, boîte de perception, SCAD) ;
- la modification aux infrastructures ;
- l'installation des stations de recharge ;
- l'achat des équipements et instruments spécialisés d'entretien ;
- la gestion de projets et formation du personnel d'entretien et des chauffeurs.

	2012	2013	Total
Midibus	1	6	7

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	1 831	5 940	0	0	7 771
Non capitalisable	0	95	20	0	0	115
Total	0	1 926	5 960	0	0	7 886
Financement						
Gouvernement provincial	0	677	2 198	0	0	2 875
Gouvernement fédéral	0	879	2 851	0	0	3 730
Agglomération de Montréal	0	275	891	0	0	1 166
STM	0	95	20	0	0	115
Total	0	1 926	5 960	0	0	7 886

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET

RB-16

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

No de projet : 529950	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-125	Catégorie d'actif : Matériel roulant

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.

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.

Présentement, deux modifications sont apportées à certains véhicules pour atteindre ces objectifs :

- ▶ changer le système de refroidissement du moteur ;
- ▶ installer une programmation optimisée avec le logiciel « Topodyn » pour la transmission de modèle ZF. Les effets d'une telle programmation sont :
 - une accélération en douceur ;
 - une augmentation de la température et de la pression de combustion du carburant qui se traduisent par une réduction de la consommation.

Note : Le comité GPP du 6 octobre 2011 a révisé l'approbation de ce projet. Seules les interventions sur les bus 40 pieds sont autorisées si la subvention est accordée par le MTQ au-delà de 2011.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	6 356	7 850	0	0	0	14 207
Non capitalisable	34	0	0	0	0	34
Total	6 391	7 850	0	0	0	14 241
Financement						
Gouvernement provincial	3 178	3 925	0	0	0	7 103
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 213	3 925	0	0	0	7 138
Total	6 391	7 850	0	0	0	14 241

Pourcentage de subvention

50 %

FICHE DE PROJET

RB-17

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

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

Il a été mentionné au PAGASTC que la STM prévoit augmenter son offre de service de 16 % entre 2007 et 2012 en vue d'augmenter l'achalandage du transport en commun sur l'île de Montréal 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.

Des interventions d'entretien sont toutefois nécessaires pour maintenir le fonctionnement sécuritaire de ce centre. 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. Les interventions touchent toutes les disciplines de l'ingénierie du bâtiment.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	179	500	500	500	1 500	3 179
Non capitalisable	665	0	0	0	0	665
Total	844	500	500	500	1 500	3 844
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	844	500	500	500	1 500	3 844
Total	844	500	500	500	1 500	3 844

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RB-18

Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain

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

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

Les supports à vélos, quant à eux, 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 de l'utilisation des supports à vélos.

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.

En conclusion, ce projet vise l'acquisition et l'installation, d'un nombre limité par année, d'abribus et de supports à vélos. Il permet de remplacer des actifs accidentés ou désuets et d'équiper de nouveaux sites afin de répondre aux besoins de la clientèle.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 152	65	0	0	0	1 217
Non capitalisable	8	0	0	0	0	8
Total	1 160	65	0	0	0	1 226
Financement						
Gouvernement provincial	177	10	0	0	0	187
Gouvernement fédéral	790	45	0	0	0	834
Agglomération de Montréal	177	10	0	0	0	187
STM	16	0	0	0	0	16
Total	1 160	65	0	0	0	1 226

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET

RB-19

Centre de transport St-Denis : travaux de maintien en opération

No de projet : 1554	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : 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 causée par le vieillissement et d'établir la nécessité de les réparer afin de permettre le maintien du centre en service.

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 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 ;
- la remise à niveau du système d'air comprimé ;
- la réparation partielle de la tuyauterie des gicleurs, de la maçonnerie, de la fenestration, des portes, des portes de garage, du pavage, des dalles sur sol, des poutres de rive et des 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. 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	844	500	500	500	650	2 994
Non capitalisable	1 073	0	0	0	0	1 073
Total	1 917	500	500	500	650	4 067
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	1 917	500	500	500	650	4 067
Total	1 917	500	500	500	650	4 067

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RB-20

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./FIN. : R-126-B	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, en diminuant considérablement le temps de recherche de la provenance du feu.

Finalement, elle permettrait à la STM une rationalisation de 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	22	456	460	0	0	938
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	22	456	460	0	0	938
Financement						
Gouvernement provincial	16	342	345	0	0	703
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	5	114	115	0	0	234
Total	22	456	460	0	0	938

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-21

Centre de transport Legendre : remplacement des luminaires HID et fluorescents

No de projet : 1725	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-126-A	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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	10	879	0	0	0	889
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	10	879	0	0	0	889
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	10	879	0	0	0	889
Total	10	879	0	0	0	889
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

RB-22

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./FIN. : R-119-A	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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	11	177	0	0	0	188
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	11	177	0	0	0	188
Financement						
Gouvernement provincial	4	65	0	0	0	70
Gouvernement fédéral	5	85	0	0	0	90
Agglomération de Montréal	2	26	0	0	0	28
STM	0	0	0	0	0	0
Total	11	177	0	0	0	188
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RB-23

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

No de projet : 1760	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-116-A	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 ainsi que le poste Providence.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	26	837	0	0	0	862
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	26	837	0	0	0	862
Financement						
Gouvernement provincial	10	310	0	0	0	319
Gouvernement fédéral	12	402	0	0	0	414
Agglomération de Montréal	4	125	0	0	0	129
STM	0	0	0	0	0	0
Total	26	837	0	0	0	862

Pourcentage de subvention

100 %

FICHE DE PROJET

RB-24

Intégration opérationnelle des bus

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

Suite aux nouvelles configurations et options 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 :

- l'acquisition et la conception de cours, ainsi que 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 et la conception d'outillages spécialisés ;
- l'adaptation du mobilier urbain ;
- la mise en place de nouvelles infrastructures (système de distribution à l'urée et de communication) ;
- 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.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	4 750	824	0	0	0	5 574
Non capitalisable	5 844	1 025	0	0	0	6 869
Total	10 594	1 849	0	0	0	12 443
Financement						
Gouvernement provincial	114	20	0	0	0	134
Gouvernement fédéral	504	87	0	0	0	591
Agglomération de Montréal	114	20	0	0	0	134
STM	9 863	1 722	0	0	0	11 584
Total	10 594	1 849	0	0	0	12 443

Pourcentage de subvention

7 %

FICHE DE PROJET

RB-25

Programme de réfection des dalles intérieures et pavage

No de projet : 2152	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-131	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Durant l'été 2010, l'inspection visuelle de 45 sites avec aires de circulation de la STM a permis d'établir l'état de ces actifs par l'identification du type de dégradation et l'attribution d'un niveau de sévérité (faible, moyen et majeur) de ces dégradations. L'analyse de la situation a permis de déterminer les besoins en entretien préventif (scellement de fissures, réparation locale) et en travaux de réfection partielle ou complète requis pour les huit prochaines années, soit de 2012 à 2019.

Ainsi, le présent programme vise à regrouper la réfection des dalles et pavage des centres de transport, des garages, des centres d'attache et ateliers, des stations de métro, des boucles et terminus de bus, des stationnements ainsi que des bâtiments administratifs de la STM.

La stratégie de réalisation de ce programme est l'intervention en mode planifié dans ces lieux, avec la mise en place de mesures transitoires pour minimiser l'impact sur l'exploitation des bus et de ces sites.

Les objectifs visés de réfection sont les suivants :

- réfection ou reconstruction de la surface pavée, de la fondation granulaire, des bordures, des trottoirs de béton et des systèmes d'égouts existants ;
- réfection ou reconstruction des dalles de planchers en béton, de la fondation granulaire, des trottoirs de béton et des systèmes de drainage (puisards, caniveaux, cadres et grilles) ;
- scellement des fissures et des joints de ces surfaces et de ces dalles à l'aide de matériaux appropriés.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	55	559	1 065	4 373	7 948	14 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	55	559	1 065	4 373	7 948	14 000
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	55	559	1 065	4 373	7 948	14 000
Total	55	559	1 065	4 373	7 948	14 000

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RB-26

Centre de transport Mont-Royal : réfection de toitures

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

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

Finalement, 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	788	1 549	0	0	0	2 338
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	788	1 549	0	0	0	2 338
Financement						
Gouvernement provincial	280	550	0	0	0	830
Gouvernement fédéral	371	729	0	0	0	1 101
Agglomération de Montréal	115	226	0	0	0	341
STM	22	44	0	0	0	66
Total	788	1 549	0	0	0	2 338

Pourcentage de subvention

97 %

FICHE DE PROJET

RB-27

Divers centres de transport : mise à niveau des équipements pétroliers

No de projet : 2460	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN : R-080-A	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 donc à faire une mise à niveau importante des installations pétrolières de la STM afin de maintenir l'intégrité des équipements et la sécurité du personnel travaillant dans ces secteurs. La priorité des interventions porte sur la réfection de la tuyauterie d'alimentation en 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 de diesel. De plus, on installera un système d'extinction automatique de type « à mousse » et on modifiera le système de ventilation actuel afin que celui-ci soit relié électriquement aux pompes de distribution.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	4 262	1 487	0	0	0	5 749
Non capitalisable	25	0	0	0	0	25
Total	4 287	1 487	0	0	0	5 774
Financement						
Gouvernement provincial	658	229	0	0	0	887
Gouvernement fédéral	2 928	1 022	0	0	0	3 949
Agglomération de Montréal	658	229	0	0	0	887
STM	44	7	0	0	0	50
Total	4 287	1 487	0	0	0	5 774

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET

RB-28

Centre de transport Legendre : réfection des dalles

No de projet : 2596	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-126	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

La raison d'être de ce projet est que le pavage de l'allée de circulation des bus donnant sur la rue Legendre et de l'aire de stationnement des employés délimitée par le centre de transport existant, le parc Henri-Julien, la rue Legendre et le boulevard St-Laurent, refait en 1984, est aujourd'hui en fin de vie utile. De plus, le niveau d'éclairage que procurent les appareils actuels ne rencontre pas les standards des normes et critères de la STM. Ces appareils d'éclairage munis de ballasts et de lampe à 600V à vapeur de mercure sont d'une ancienne technologie et celle-ci est discontinuée.

Les besoins adressés dans ce projet sont les suivants :

- réfection de la surface de roulement de l'allée de circulation des bus qui n'a pas été faite lors de la construction du nouveau Centre de carrosserie Legendre ;
- réfection du pavage et adoucissement des pentes dans l'aire de stationnement des employés ;
- remplacement et mise à niveau du système d'égouts pluviaux existant, relativement à la réglementation de la ville de Montréal, adoptée en 2007, concernant la rétention des eaux de pluie, tel qu'effectué pour le nouveau Centre de carrosserie Legendre ;
- remplacement partiel de la clôture longeant la rue Legendre et le parc Henri-Julien ;
- réfection et ajout d'appareils d'éclairage afin de rendre conforme le niveau d'éclairage extérieur dans l'aire de stationnement des employés et le long de l'allée de circulation des bus avec les spécifications des normes et critères de conception de la STM ;
- installation de canalisations enfouies pour permettre l'installation de caméras de surveillance afin d'augmenter le niveau de surveillance du stationnement.

La solution retenue permet d'adresser les besoins liés à l'exploitation, tels que le pavage de l'allée de circulation des bus et l'éclairage, pour une durée de vie dépassant dix ans. Les besoins secondaires, tels que la reconstruction complète de la chaussée et le remplacement et la mise aux normes du système de drainage du stationnement des employés, sont aussi adressés pour une durée de vie de 15 à 20 ans. Cette solution répond donc au besoin présent, à moyen et à long terme et l'analyse financière confirme sa viabilité à long terme.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	181	5 489	0	0	0	5 670
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	181	5 489	0	0	0	5 670
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	181	5 489	0	0	0	5 670
Total	181	5 489	0	0	0	5 670

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RB-29

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./FIN. : 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 termes 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	26 085	299	0	0	0	26 384
Non capitalisable	431	0	0	0	0	431
Total	26 516	299	0	0	0	26 815
Financement						
Gouvernement provincial	19 042	218	0	0	0	19 260
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	7 474	81	0	0	0	7 554
Total	26 516	299	0	0	0	26 815

Pourcentage de subvention

72 %

FICHE DE PROJET

RB-30

Programme de mesures préférentielles pour bus – phases I et II

No de projet : 350001	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : 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 kilomètres de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, passant de 74 kilomètres à plus de 300 kilomètres de voies.

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

- ▶ phase I : en mode de travail accéléré, il est prévu d'étudier et d'implanter environ 3 à 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 II : la détection en temps réel sera réalisée de concert avec le projet iBus 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)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	11 205	23 929	13 876	29 414	51 174	129 598
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	11 205	23 929	13 876	29 414	51 174	129 598
Financement						
Gouvernement provincial	8 404	13 893	8 380	15 733	18 934	65 345
Gouvernement fédéral	0	5 121	2 560	7 992	24 563	40 237
Agglomération de Montréal	0	1 598	800	2 498	7 676	12 572
STM	2 801	3 316	2 136	3 191	0	11 444
Total	11 205	23 929	13 876	29 414	51 174	129 598

Pourcentage de subvention

91 %

FICHE DE PROJET

RB-31

Réaménagement du terminus Elmhurst

No de projet : 350002	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN : 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'un éclairage adéquat. 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 achalandées 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 piétonniers et véhiculaires. Le projet, lors de la réalisation des plans et devis, tiendra compte des principes de développement durable.

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	156	1 596	3 116	0	0	4 869
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	156	1 596	3 116	0	0	4 869
Financement						
Gouvernement provincial	117	1 197	2 337	0	0	3 652
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	39	399	779	0	0	1 217
Total	156	1 596	3 116	0	0	4 869

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RB-32

Aménagement du terminus Lionel-Groulx – phase I

No de projet : 350005	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN : R-905	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

Dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Turcot, la STM a prévu des mesures de mitigation afin d'aider les clients du transport collectif de l'ouest du territoire de l'île de Montréal. La STM planifie le rabattement de trois nouvelles lignes au terminus de bus de la station de métro Lionel-Groulx.

La convergence de ces nouveaux circuits à la station de métro va nécessiter une réorganisation spatiale en profondeur des lieux délimités par les rues Saint-Jacques, Rose-de-Lima, Delisle et Atwater. À l'heure actuelle pas moins de huit lignes de bus desservent la station de métro. On compte près de 8 500 clients par jour qui utilisent le réseau de surface et qui transitent en périphérie de la station. L'éloignement des arrêts de bus en périphérie de l'édicule et la saturation des espaces disponibles sur les rues sont les principales contraintes qui caractérisent le terminus actuel de bus. Avec la venue de nouvelles lignes, le site ne pourra être fonctionnel et sécuritaire sans une intervention majeure sur le milieu urbain.

Déjà en 2003, la STM s'était penchée sur la problématique du terminus et avait commandé une étude d'opportunité et de faisabilité comprenant l'aménagement d'un terminus et le développement d'un complexe immobilier sur les espaces verts de la station de métro. Le principal défi du projet est de trouver la solution qui rejoint l'ensemble des paliers décisionnels qu'ils soient centraux ou locaux tout en tenant compte, en outre, des besoins et attentes de la clientèle, des résidents du secteur, des opérations et du milieu associatif.

La STM souhaite minimalement améliorer la capacité d'accueil du terminus de bus en aménageant une nouvelle boucle sur les terrains adjacents à la station de métro. Le profil de la boucle prévoit une entrée à la hauteur de la rue Lionel-Groulx sur Atwater et une sortie sur Saint-Jacques en prolongeant la rue Green. Cette boucle sera réservée exclusivement pour les bus.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	2 730	0	0	0	2 730
Non capitalisable	360	0	0	0	0	360
Total	360	2 730	0	0	0	3 090
Financement						
Gouvernement provincial	0	2 730	0	0	0	2 730
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	360	0	0	0	0	360
Total	360	2 730	0	0	0	3 090

Pourcentage de subvention

88 %

FICHE DE PROJET

RB-33

Acquisition de 400 abribus

No de projet : 450000	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : 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 des 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 annonçaient 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.

La STM prévoit installer 100 abribus par année de 2012 à 2015.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	342	3 495	3 565	3 636	3 709	14 746
Non capitalisable	25	264	299	305	311	1 204
Total	367	3 759	3 864	3 941	4 020	15 950
Financement						
Gouvernement provincial	235	2 406	2 454	2 503	2 554	10 153
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	131	1 352	1 409	1 438	1 466	5 797
Total	367	3 759	3 864	3 941	4 020	15 950

Pourcentage de subvention

64 %

FICHE DE PROJET

RB-34

Infrastructures au Réseau des bus – phase II

No de projet : 529997	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : 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 concernait 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 devait avoir une superficie minimale de 70 000 mètres carrés, situé dans un secteur industriel. Le site a été acquis en 2011 et respecte les conditions mentionnées.

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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	34 191	77 692	51 023	0	0	162 906
Non capitalisable	425	155	1 723	0	0	2 303
Total	34 616	77 848	52 746	0	0	165 209
Financement						
Gouvernement provincial	25 643	58 269	38 267	0	0	122 180
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	8 973	19 578	14 479	0	0	43 030
Total	34 616	77 848	52 746	0	0	165 209

Pourcentage de subvention

74 %

FICHE DE PROJET

RB-35

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./FIN. : 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'espace et à l'entretien de ces véhicules.

Les installations précédentes ne pouvaient recevoir des bus dont la longueur dépassait les 40 pieds. De plus, la nouvelle carrosserie des véhicules est composée entièrement de fibre de verre et de matériaux en composites. Nos installations ne pouvaient entretenir ce type de matériel.

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 ont permis de recevoir les nouveaux bus articulés. En réalité, cet agrandissement a permis d'augmenter la capacité du centre de transport de 244 à 418 véhicules.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	86 903	187	0	0	0	87 090
Non capitalisable	614	0	0	0	0	614
Total	87 517	187	0	0	0	87 704
Financement						
Gouvernement provincial	65 177	140	0	0	0	65 317
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	22 340	47	0	0	0	22 387
Total	87 517	187	0	0	0	87 704

Pourcentage de subvention

74 %

FICHE DE PROJET

RB-36

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

No de projet : 561908	Secteur : Réseau des bus
No de R.E./FIN. : R-005-D	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 varie 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 sont 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.

Les principales interventions préventives faisant partie du programme, telles que le scellement de fissures et joints, l'application de scellant à béton et l'amélioration de drainage, visent à allonger la vie utile des surfaces actuelles.

Ces travaux permettent 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 758	50	0	0	0	5 807
Non capitalisable	169	0	0	0	0	169
Total	5 926	50	0	0	0	5 976
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	5 926	50	0	0	0	5 976
Total	5 926	50	0	0	0	5 976

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RB-37

Aménagement du terminus Newman/Lafleur

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

La STM opérait depuis 1992 le terminus Monette/Lafleur situé dans l'arrondissement de LaSalle, entre les deux bretelles de circulation du pont Honoré-Mercier, sur la base d'une permission de voirie du ministère des Transports du Québec.

En décembre 2008, la STM a été informée par le Ministère que les espaces du terminus seraient requis à compter du 30 août 2009 en raison des travaux sur les tabliers du pont et de ses terrains adjacents. La STM ne pourra plus disposer des mêmes conditions d'espaces après la fin des travaux.

La STM, avec l'aide des autorités de l'arrondissement de LaSalle, a déménagé toutes les activités du terminus Monette/Lafleur sur un autre site. Au cours de l'été 2009, la Société a mis en service un terminus temporaire à l'intersection Newman/ Lafleur. Une entente de trois ans avec le propriétaire du terrain fut signée en attendant de trouver une solution permanente. En 2010, la décision fut prise de construire un terminus permanent, mieux adapté aux besoins actuels et futurs de la STM, sur le site actuellement occupé.

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 de nouvelles lignes de bus et des véhicules de type articulé. L'accessibilité et le développement durable sont des éléments incontournables au projet.

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 statiques et dynamiques, des éléments de service 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 service périphériques (supports à vélos, bancs, poubelles, etc.) ;
- de la télésurveillance.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	255	1 676	4 034	0	0	5 966
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	255	1 676	4 034	0	0	5 966
Financement						
Gouvernement provincial	192	1 257	3 026	0	0	4 475
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	64	419	1 009	0	0	1 492
Total	255	1 676	4 034	0	0	5 966

Pourcentage de subvention

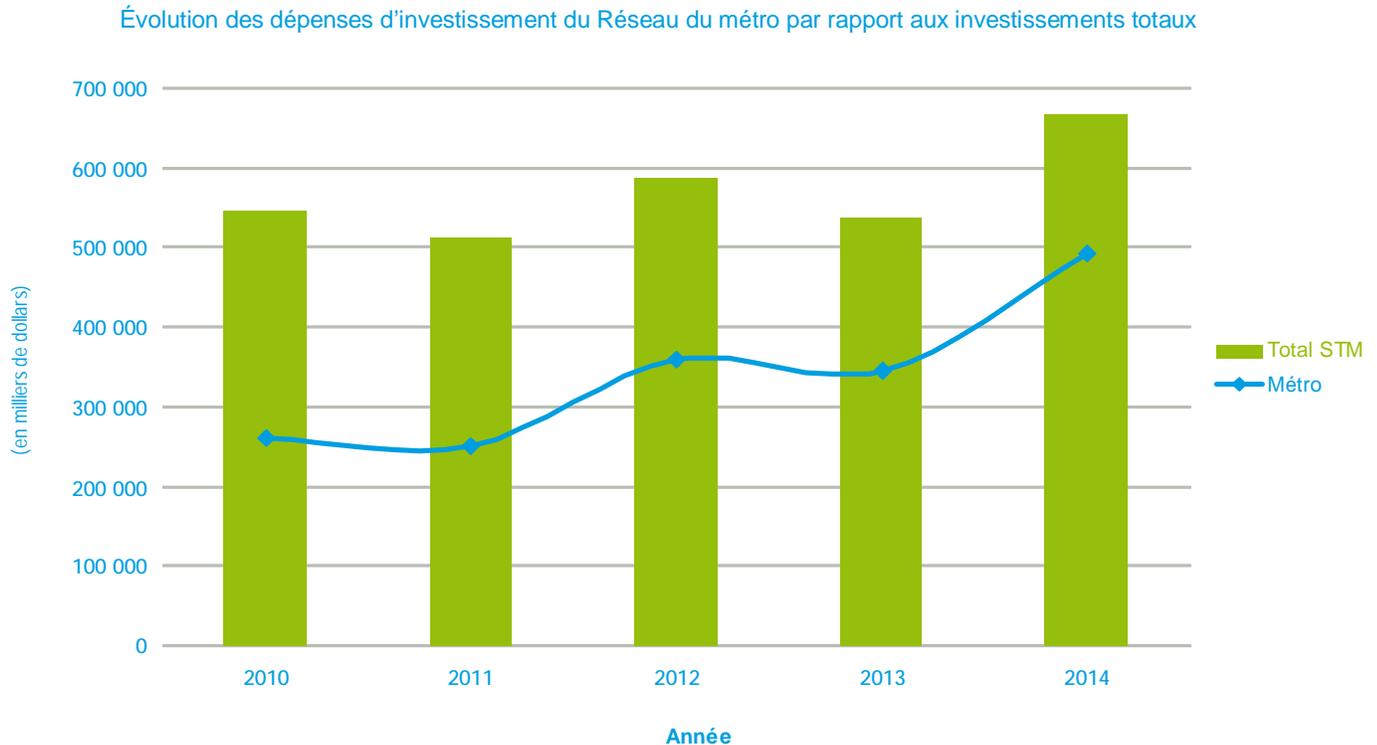
75 %



RÉSEAU DU MÉTRO

SOMMAIRE DU RÉSEAU DU MÉTRO

De 2012 à 2014, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente près de 67 % des investissements totaux de la STM, soit 1,2 milliard de dollars.



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 323,7 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 64,7 millions de dollars seront dépensés de 2012 à 2014. Une phase III est prévue de 2010 à 2018, 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 253,8 millions de dollars de 2012 à 2014.

Divers équipements et outillage seront acquis au coût de 5,2 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 506 millions de dollars pour ses voitures de métro de 2012 à 2014.

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 termes 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 494,3 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 11,7 millions de dollars. Entre autres, 10,4 millions de dollars serviront au remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73. Ces voitures ayant plus de 33 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 1,3 million 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 364,3 millions de dollars.

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira 218,7 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 au cours des prochaines années sur les stations de métro. Les investissements seront de 137,1 millions de dollars. Principalement, le programme Réno-Infrastructures, qui a débuté 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 2012 et la réfection majeure de la station Berri-UQAM se prolongera jusqu'en 2017.

Certains travaux relativement aux ateliers d'entretien seront réalisés au coût de 8,5 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

		2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total		
(en milliers de dollars)		et avant	2012-2014				et après			
Machinerie, équipement et outillage										
No :	1650	Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur	Cap.	1 111	2 016	0	0	2 016	0	3 127
Fiche :	RM-01		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-113-A		Total	1 111	2 016	0	0	2 016	0	3 127
No :	290011	Réno-Systèmes - phases I et II	Cap.	898 388	64 602	0	0	64 602	0	962 990
Fiche :	RM-02		Non cap.	1 576	50	0	0	50	0	1 626
R.E./FN. :	CA-116 et R-058		Total	899 963	64 652	0	0	64 652	0	964 616
No :	290013	Réno-Systèmes - phase III	Cap.	23 110	64 110	94 140	95 526	253 776	223 114	500 000
Fiche :	RM-03		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-122		Total	23 110	64 110	94 140	95 526	253 776	223 114	500 000
No :	438	Atelier Grande révision : modification et standardisation des véris servant aux voitures de métro	Cap.	519	75	0	0	75	0	595
Fiche :	RM-04		Non cap.	195	0	0	0	0	0	195
R.E./FN. :	R-057		Total	714	75	0	0	75	0	790
No :	695500	Acquisition d'équipements de surveillance et de contrôle	Cap.	3 206	114	0	0	114	0	3 320
Fiche :	RM-05		Non cap.	149	0	0	0	0	0	149
R.E./FN. :	R-824		Total	3 355	114	0	0	114	0	3 468
No :	721709	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	Cap.	489	1 959	1 068	0	3 027	0	3 517
Fiche :	RM-06		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-053		Total	489	1 959	1 068	0	3 027	0	3 517
		Sous-total		928 743	132 926	95 208	95 526	323 660	223 114	1 475 517
Matériel informatique										
No :	721866	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE	Cap.	5 154	2 189	0	0	2 189	0	7 343
Fiche :	RM-07		Non cap.	1 159	0	0	0	0	0	1 159
R.E./FN. :	R-087		Total	6 312	2 189	0	0	2 189	0	8 502
		Sous-total		6 312	2 189	0	0	2 189	0	8 502
Matériel roulant										
No :	230005	Acquisition de voitures de métro - MPM 10	Cap.	228 107	111 754	80 275	296 021	488 050	1 490 271	2 206 427
Fiche :	RM-08		Non cap.	9 304	1 308	3 536	1 352	6 196	904	16 404
R.E./FN. :	R-042		Total	237 411	113 062	83 811	297 373	494 245	1 491 174	2 222 831
No :	683191	Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II	Cap.	1 230	818	467	0	1 285	0	2 514
Fiche :	RM-09		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-104		Total	1 230	818	467	0	1 285	0	2 514
No :	683204	Remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73	Cap.	1	3 128	3 649	3 649	10 425	0	10 427
Fiche :	RM-10		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-113-B		Total	1	3 128	3 649	3 649	10 425	0	10 427
		Sous-total		238 642	117 007	87 927	301 022	505 956	1 491 174	2 235 772

		2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total		
(en milliers de dollars)		et avant	2012-2014				et après			
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	1181	Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I	Cap.	11 402	3 300	14 450	17 050	34 800	43 792	89 994
Fiche :	RM-11		Non cap.	22	0	50	50	100	100	222
R.E./FN. :	R-092		Total	11 424	3 300	14 500	17 100	34 900	43 892	90 216
No :	1488	Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé - phase II	Cap.	71	27	5 102	0	5 129	0	5 200
Fiche :	RM-12		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-128		Total	71	27	5 102	0	5 129	0	5 200
No :	1564	Station Place-d'Armes : réfection d'une toiture	Cap.	294	0	163	0	163	0	457
Fiche :	RM-13		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-094-C		Total	294	0	163	0	163	0	457
No :	1839	Station Viau : remplacement des lanterneaux	Cap.	57	6	1 384	0	1 390	0	1 447
Fiche :	RM-14		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-123-A		Total	57	6	1 384	0	1 390	0	1 447
No :	186	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	Cap.	697	290	0	0	290	0	987
Fiche :	RM-15		Non cap.	312	0	0	0	0	0	312
R.E./FN. :	R-049-A		Total	1 009	290	0	0	290	0	1 299
No :	230006	Modification des ateliers et des équipements au Réseau du métro - voitures de métro MPM-10	Cap.	29 771	77 586	106 120	35 023	218 729	19 506	268 006
Fiche :	RM-16		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-042		Total	29 771	77 586	106 120	35 023	218 729	19 506	268 006
No :	2506	Station Parc : réfection complète de la fenestration du puits de lumière et miroirs	Cap.	25	499	0	0	499	0	524
Fiche :	RM-17		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-910-A		Total	25	499	0	0	499	0	524
No :	2741	Station Champ-de-Mars : réfection des finis de céramique au plancher	Cap.	5	5	918	0	923	0	928
Fiche :	RM-18		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-910-B		Total	5	5	918	0	923	0	928
No :	280	Postes de relais du métro : révision de la climatisation	Cap.	71	0	62	0	62	0	133
Fiche :	RM-19		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-084-C		Total	71	0	62	0	62	0	133
No :	634370	Réno-Stations - phase II	Cap.	74 561	1 088	0	0	1 088	0	75 649
Fiche :	RM-20		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-027		Total	74 561	1 088	0	0	1 088	0	75 649
No :	634371	Réno-Infrastructures métro - phase I	Cap.	1 947	24 537	33 000	43 543	101 080	146 973	250 000
Fiche :	RM-21		Non cap.	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-121		Total	1 947	24 537	33 000	43 543	101 080	146 973	250 000
Sous-total				119 234	107 338	161 249	95 666	364 254	210 371	693 858
			Cap.	1 280 215	358 103	340 798	490 813	1 189 713	1 923 655	4 393 584
RÉSEAU DU MÉTRO			Non cap.	12 716	1 358	3 586	1 402	6 346	1 004	20 065
			Total	1 292 931	359 461	344 384	492 215	1 196 059	1 924 659	4 413 649

FICHE DE PROJET

RM-01

Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur

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

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.

Or, le robot souffleur de l'atelier Honoré-Beaugrand, installé en 1989, ne fonctionne plus. Plusieurs équipements techniques de base doivent faire l'objet d'une mise à niveau majeure et plusieurs pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché.

Par ailleurs, le rotoclone, équipement assurant le bon fonctionnement du robot souffleur par la récolte de tous les contaminants dans l'air suite au nettoyage effectué par le robot et par l'expulsion de l'air à l'extérieur, est désuet, car il est âgé de plus de 30 ans et doit donc, dans ce contexte, être mis à niveau.

En conséquence, le projet consiste, en premier lieu, 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 deuxième lieu, il s'agit de mettre à niveau le rotoclone.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 111	2 016	0	0	0	3 127
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 111	2 016	0	0	0	3 127
Financement						
Gouvernement provincial	411	746	0	0	0	1 157
Gouvernement fédéral	533	968	0	0	0	1 501
Agglomération de Montréal	167	302	0	0	0	469
STM	0	0	0	0	0	0
Total	1 111	2 016	0	0	0	3 127
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-02

Réno-Systèmes – phases I et II

No de projet : 290011	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : 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.

Les phases I et II du projet visent 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	898 388	64 602	0	0	0	962 990
Non capitalisable	1 576	50	0	0	0	1 626
Total	899 963	64 652	0	0	0	964 616
Financement						
Gouvernement provincial	607 939	43 716	0	0	0	651 655
Gouvernement fédéral	96 217	6 919	0	0	0	103 136
Agglomération de Montréal			0	0	0	
STM	195 807	14 017	0	0	0	209 824
Total	899 963	64 652	0	0	0	964 616

Pourcentage de subvention

78 %

FICHE DE PROJET

RM-03

Réno-Systèmes – phase III

No de projet : 290013	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-122	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 20 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.

Cette phase du 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	23 110	64 110	94 140	95 526	223 114	500 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	23 110	64 110	94 140	95 526	223 114	500 000
Financement						
Gouvernement provincial	11 555	32 055	47 070	47 763	124 283	262 726
Gouvernement fédéral	7 703	21 368	31 377	31 839	57 400	149 686
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 852	10 687	15 693	15 924	41 431	87 588
Total	23 110	64 110	94 140	95 526	223 114	500 000

Pourcentage de subvention

82 %

FICHE DE PROJET

RM-04

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./FIN : 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 se terminera 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	519	75	0	0	0	595
Non capitalisable	195	0	0	0	0	195
Total	714	75	0	0	0	790
Financement						
Gouvernement provincial	60	9	0	0	0	69
Gouvernement fédéral	266	39	0	0	0	305
Agglomération de Montréal	60	9	0	0	0	69
STM	328	19	0	0	0	347
Total	714	75	0	0	0	790

Pourcentage de subvention

56 %

FICHE DE PROJET

RM-05

Acquisition d'équipements de surveillance et de contrôle

No de projet : 695500	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-824	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

La raison d'être de ce projet est de doter la direction Sûreté et contrôle 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 de la direction Sûreté et contrôle.

La solution retenue est de doter la direction Sûreté et contrôle 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 206	114	0	0	0	3 320
Non capitalisable	149	0	0	0	0	149
Total	3 355	114	0	0	0	3 468
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	3 355	114	0	0	0	3 468
Total	3 355	114	0	0	0	3 468

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RM-06

Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements

No de projet : 721709	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	489	1 959	1 068	0	0	3 517
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	489	1 959	1 068	0	0	3 517
Financement						
Gouvernement provincial	47	304	166	0	0	516
Gouvernement fédéral	210	1 352	737	0	0	2 299
Agglomération de Montréal	47	304	166	0	0	516
STM	185	0	0	0	0	185
Total	489	1 959	1 068	0	0	3 517

Pourcentage de subvention

95 %

FICHE DE PROJET

RM-07

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

No de projet : 721866	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : 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 à la direction 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 centralisées. 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 154	2 189	0	0	0	7 343
Non capitalisable	1 159	0	0	0	0	1 159
Total	6 312	2 189	0	0	0	8 502
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	6 312	2 189	0	0	0	8 502
Total	6 312	2 189	0	0	0	8 502

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

RM-08

Acquisition de voitures de métro MPM-10

No de projet : 230005	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : 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 termes 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, représente 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)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	228 107	111 754	80 275	296 021	1 490 271	2 206 427
Non capitalisable	9 304	1 308	3 536	1 352	904	16 404
Total	237 411	113 062	83 811	297 373	1 491 174	2 222 831
Financement						
Gouvernement provincial	171 080	83 815	60 206	222 016	1 117 703	1 654 820
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	66 331	29 246	23 605	75 357	373 471	568 010
Total	237 411	113 062	83 811	297 373	1 491 174	2 222 831

Pourcentage de subvention

74 %

FICHE DE PROJET

RM-09

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./FIN. : 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 230	818	467	0	0	2 514
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 230	818	467	0	0	2 514
Financement						
Gouvernement provincial	922	613	350	0	0	1 886
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	307	204	117	0	0	629
Total	1 230	818	467	0	0	2 514
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RM-10

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

No de projet : 683204	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-113-B	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 kilomètres. Les suspensions de portes sont d'origine. Il n'existe aucun programme d'entretien majeur sur ces composants et ils montrent des signes de fatigue et une baisse importante de fiabilité. Depuis 2004, leur fiabilité est en baisse de 35 %.

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1	3 128	3 649	3 649	0	10 427
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1	3 128	3 649	3 649	0	10 427
Financement						
Gouvernement provincial	0	464	542	542	0	1 548
Gouvernement fédéral	1	2 068	2 412	2 412	0	6 893
Agglomération de Montréal	0	464	542	542	0	1 548
STM	0	131	153	153	0	437
Total	1	3 128	3 649	3 649	0	10 427

Pourcentage de subvention

96 %

FICHE DE PROJET

RM-11

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I

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

La station Berri-UQAM couvre cinq intersections ce qui en fait la plus grande station à Montréal. Elle se retrouve aussi 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. Ensuite, 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 en mode planifié, 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	11 402	3 300	14 450	17 050	43 792	89 994
Non capitalisable	22	0	50	50	100	222
Total	11 424	3 300	14 500	17 100	43 892	90 216
Financement						
Gouvernement provincial	8 551	2 475	10 838	12 788	32 844	67 496
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 872	825	3 663	4 313	11 048	22 720
Total	11 424	3 300	14 500	17 100	43 892	90 216

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-12

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

No de projet : 1488	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-128	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.

Le projet vise le remplacement des équipements de CVAC de l'appentis 2 de l'atelier Grande révision ainsi que des bureaux de l'Entretien des infrastructures à Villeray et du complexe du Plateau Youville. Ces équipements, en fin de vie utile, occasionnent des bris répétitifs et doivent être remplacés par des équipements plus performants, moins énergivores et ayant des contrôles automatisés et centralisés.

Ce remplacement permettra des économies substantielles sur les coûts en énergie, éliminera l'entretien curatif et permettra d'optimiser le confort des employés travaillant dans ces secteurs.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	71	27	5 102	0	0	5 200
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	71	27	5 102	0	0	5 200
Financement						
Gouvernement provincial	53	20	3 827	0	0	3 900
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	18	7	1 276	0	0	1 300
Total	71	27	5 102	0	0	5 200
Pourcentage de subvention						75 %

FICHE DE PROJET

RM-13

Station Place-d'Armes : réfection d'une toiture

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

Cette toiture a été refaite au début des années 80 lors de la construction du Palais des congrès. 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 télécommunication 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.

En résumé, ce projet a pour objectif de réaliser la réfection totale du complexe d'étanchéité de la toiture de l'édicule de la station de métro Place-d'Armes dont la vie utile a été atteinte.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	294	0	163	0	0	457
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	294	0	163	0	0	457
Financement						
Gouvernement provincial	45	0	25	0	0	70
Gouvernement fédéral	200	0	111	0	0	311
Agglomération de Montréal	45	0	25	0	0	70
STM	3	0	2	0	0	5
Total	294	0	163	0	0	457

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET

RM-14

Station Viau : remplacement des lanterneaux

No de projet : 1839	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-123-A	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 du soleil et à l'usure 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 choix du verre comme matériel de remplacement provient du fait qu'il est moins affecté que l'acrylique par les rayons ultraviolets. Finalement, le nouveau concept de lanterneau permet le remplacement des verres par section individuelle.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	57	6	1 384	0	0	1 447
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	57	6	1 384	0	0	1 447
Financement						
Gouvernement provincial	43	5	1 038	0	0	1 085
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	14	2	346	0	0	362
Total	57	6	1 384	0	0	1 447

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-15

Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel

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

Plusieurs valves qui alimentent les tunnels en eau pour la protection incendie ont été installées en 1966 et 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 les tunnels 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	697	290	0	0	0	987
Non capitalisable	312	0	0	0	0	312
Total	1 009	290	0	0	0	1 299
Financement						
Gouvernement provincial	58	32	0	0	0	91
Gouvernement fédéral	259	145	0	0	0	403
Agglomération de Montréal	58	32	0	0	0	91
STM	634	81	0	0	0	715
Total	1 009	290	0	0	0	1 299
Pourcentage de subvention						45 %

FICHE DE PROJET

RM-16

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./FIN. : R-042	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

De part leur conception différente, l'intégration des nouvelles voitures de métro MPM-10 au Réseau du métro exige de procéder à l'adaptation d'infrastructures, des équipements fixes existants et à l'implantation de nouveaux équipements, ceci afin de permettre l'exploitation et la maintenance de ces nouvelles voitures de métro.

Cette 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 :

- adapter les infrastructures de l'atelier de Petite révision Youville ;
- acquérir et installer un système de radio à large bande ;
- acquérir et installer un système de simulation de conduite ;
- concevoir du matériel didactique ;
- adapter certains quais pour l'accessibilité universelle ;
- adapter certains équipements fixes et infrastructures ;
- adapter les infrastructures de l'atelier Grande révision Youville ;
- réaliser des études sur la modification des autres ateliers et garages.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	29 771	77 586	106 120	35 023	19 506	268 006
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	29 771	77 586	106 120	35 023	19 506	268 006
Financement						
Gouvernement provincial	22 328	58 189	79 590	26 268	14 629	201 004
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	7 443	19 396	26 530	8 756	4 876	67 001
Total	29 771	77 586	106 120	35 023	19 506	268 006

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-17

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./FIN. : R-910-A	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

La raison d'être de ce projet est d'assurer l'intégrité et la pérennité de l'édicule de la station de métro Parc. Cette fenestration augmente le sentiment de sécurité de la clientèle.

Le projet permet d'adresser les besoins suivants :

- le remplacement du puits de lumière qui éclaire une partie de la mezzanine et met en valeur l'œuvre d'art ;
- la correction de l'étanchéité de cette zone, afin de protéger les nouvelles installations de miroirs plus bas ;
- l'installation de nouveaux miroirs et de ses ancrages en remplacement de ceux enlevés pour sécurisation ;
- la protection de l'œuvre d'art durant les travaux.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	25	499	0	0	0	524
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	25	499	0	0	0	524
Financement						
Gouvernement provincial	9	181	0	0	0	190
Gouvernement fédéral	12	240	0	0	0	251
Agglomération de Montréal	4	74	0	0	0	78
STM	0	4	0	0	0	5
Total	25	499	0	0	0	524
Pourcentage de subvention						99 %

FICHE DE PROJET

RM-18

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

No de projet : 2741	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-910-B	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.

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 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 à la zone centrale des quais. Environ 50 % de la superficie des quais sera couverte par ces travaux.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5	5	918	0	0	928
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	5	5	918	0	0	928
Financement						
Gouvernement provincial	2	2	336	0	0	339
Gouvernement fédéral	2	2	445	0	0	450
Agglomération de Montréal	1	1	138	0	0	139
STM	0	0	0	0	0	0
Total	5	5	918	0	0	928
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET

RM-19

Postes de relais du métro : révision de la climatisation

No de projet : 280	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-084-C	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 par le département d'air ambiant pour remplacer les équipements désuets.

L'âge des équipements à remplacer varie de 15 à 20 ans. L'état de corrosion et l'insuffisance des taux de ventilation actuelle rendent impératif le changement des systèmes de ventilation et climatisation des salles de relais du métro. Après une vérification auprès des services d'opérations et d'entretien, sept d'entre eux doivent être remplacés, soit :

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	71	0	62	0	0	133
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	71	0	62	0	0	133
Financement						
Gouvernement provincial	5	0	4	0	0	9
Gouvernement fédéral	22	0	19	0	0	41
Agglomération de Montréal	5	0	4	0	0	9
STM	39	0	34	0	0	73
Total	71	0	62	0	0	133

Pourcentage de subvention

45 %

FICHE DE PROJET

RM-20

Réno-Stations – phase II

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

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait les stations 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 priorisé parmi les 28 stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2, mises en service entre 1976 et 1986, ainsi que des travaux d'accessibilité et de remplacement des panneaux d'alarme incendie. Cette phase II inclut également la réfection de structures auxiliaires, des portions de tunnels, la réfection de systèmes de drainage des voûtes en station et la restauration d'un premier lot d'œuvres d'art. D'autres phases suivront dans Réno-Infrastructures.

Devant l'envergure des travaux majeurs 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 sont effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Ce programme assure 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 déglacage 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 lorsque requis pour un premier lot de stations sur le réseau ;
- 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 des lignes 1 et 2 ;
- la restauration d'un premier lot d'œuvres d'art dans le réseau.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	74 561	1 088	0	0	0	75 649
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	74 561	1 088	0	0	0	75 649
Financement						
Gouvernement provincial	55 921	816	0	0	0	56 737
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	18 640	272	0	0	0	18 912
Total	74 561	1 088	0	0	0	75 649

Pourcentage de subvention

75 %

FICHE DE PROJET

RM-21

Réno-Infrastructures métro – phase I

No de projet : 634371	Secteur : Réseau du métro
No de R.E./FIN. : R-121	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 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.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 947	24 537	33 000	43 543	146 973	250 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 947	24 537	33 000	43 543	146 973	250 000
Financement						
Gouvernement provincial	1 460	18 403	24 750	32 657	110 230	187 500
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	487	6 134	8 250	10 886	36 743	62 500
Total	1 947	24 537	33 000	43 543	146 973	250 000

Pourcentage de subvention

75 %

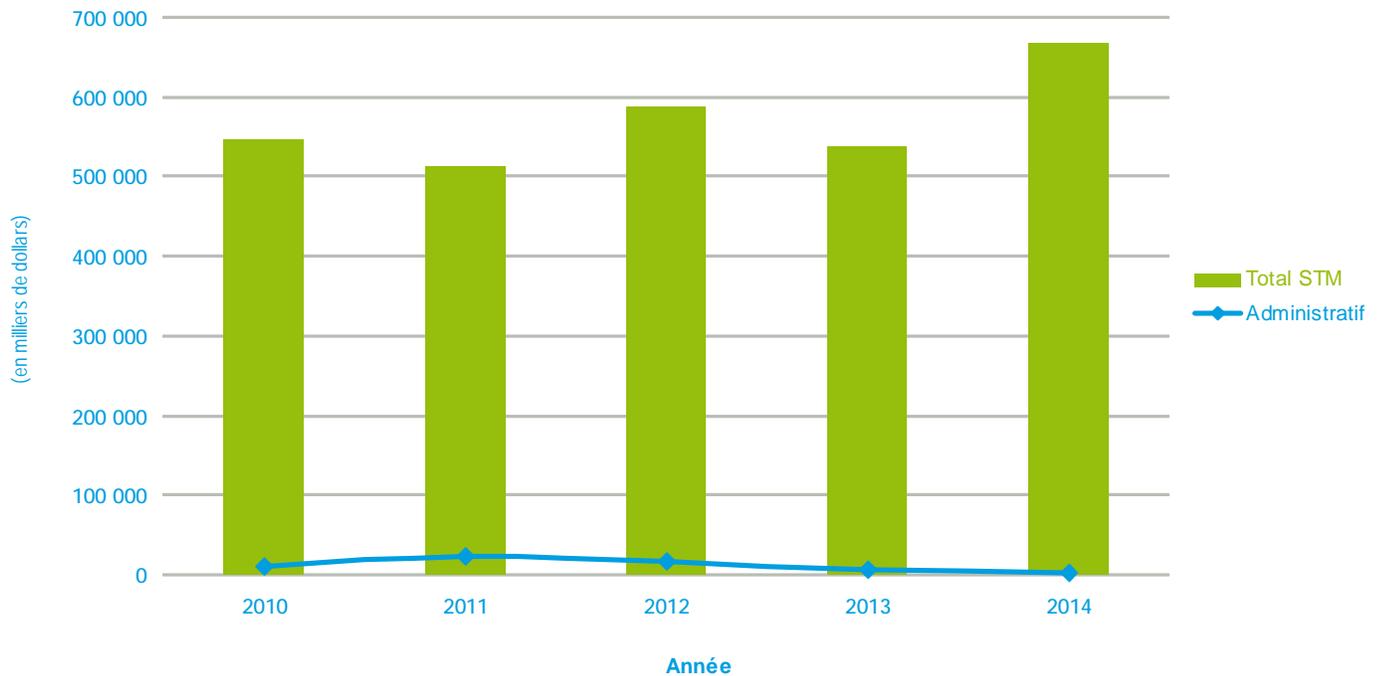


ADMINISTRATIF

SOMMAIRE DU SECTEUR ADMINISTRATIF

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de 23,2 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2012 à 2014, 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, 5,5 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 24 % du total des investissements du secteur.

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. En 2012, la STM terminera le remplacement des claviers bancaires sur les distributeurs automatiques de titres (DAT).

Dans un souci de prévention des accidents au travail, la STM continuera jusqu'en 2014 le Projet de mesures de réduction des risques pour la sécurité des machines utilisées à la Société.

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Au cours des trois prochaines années 15,5 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 67 % 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 7,8 millions de dollars ;
- la STM mettra en place divers projets informatiques totalisant 6,1 millions de dollars. Parmi ceux-ci, notons l'implantation d'un système de gestion de projets et investissements, la refonte de son site Internet, l'optimisation de la gestion du temps et le remplacement du système de gestion des données de la direction Sûreté et contrôle ;
- finalement, la Société prévoit investir 1,4 million de dollars dans le réaménagement de la salle informatique et 0,2 million de dollars dans un système de gestion des revenus et des recettes.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Au cours des trois prochaines années, 2,2 millions de dollars seront investis dans cette catégorie, soit 9 % 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

<i>(en milliers de dollars)</i>				2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total
				et avant	2012-2014				et après	
Machinerie, équipement et outillage										
No :	18505	Remplacement des claviers bancaires sur les	Cap	1 792	2 206	0	0	2 206	0	3 999
Fiche :	AD-01	distributeurs automatiques de titres (EMV)	Non cap	8	456	0	0	456	0	465
R.E./FN. :	R-010-B		Total	1 800	2 663	0	0	2 663	0	4 463
No :	370002	Mesures de réduction des risques pour la sécurité des	Cap	0	0	0	0	0	0	0
Fiche :	AD-02	machines - phase II	Non cap	492	982	1 002	857	2 840	0	3 332
R.E./FN. :	R-827		Total	492	982	1 002	857	2 840	0	3 332
				Sous-total	2 292	3 645	1 002	857	0	7 795
Matériel informatique										
No :	111	Continuité informatique des systèmes critiques de la STM	Cap	2 273	0	0	0	0	0	2 273
Fiche :	AD-03		Non cap	472	39	0	0	39	0	511
R.E./FN. :	R-111-A		Total	2 745	39	0	0	39	0	2 785
No :	300113	Programme d'entretien périodique des technologies	Cap	5 379	2 631	3 967	0	6 598	0	11 978
Fiche :	AD-04	de l'information (PEPTI 2009 - 2012)	Non cap	602	628	546	0	1 174	0	1 776
R.E./FN. :	R-110		Total	5 981	3 259	4 513	0	7 772	0	13 753
No :	350010	Refonte du site Internet	Cap	632	1 479	0	0	1 479	0	2 111
Fiche :	AD-05		Non cap	149	347	0	0	347	0	495
R.E./FN. :	R-127-A		Total	781	1 825	0	0	1 825	0	2 606
No :	530871-4	Amélioration de la performance - gestion des revenus	Cap	926	210	0	0	210	0	1 136
Fiche :	AD-06	et des recettes	Non cap	1 246	0	0	0	0	0	1 246
R.E./FN. :	R-077		Total	2 172	210	0	0	210	0	2 382
No :	695600	Remplacement du système de gestion des données de	Cap	751	467	0	0	467	0	1 218
Fiche :	AD-07	la direction Sûreté et contrôle	Non cap	86	241	0	0	241	0	326
R.E./FN. :	R-127-D		Total	837	707	0	0	707	0	1 544
No :	850035	Réaménagement de la salle informatique	Cap	1 622	1 344	0	0	1 344	0	2 966
Fiche :	AD-08		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-127-B		Total	1 622	1 344	0	0	1 344	0	2 966
No :	850041	Gestion de projets (SAP PS) et investissements (SAP IM)	Cap	1 318	2 087	86	0	2 172	0	3 490
Fiche :	AD-09		Non cap	66	34	0	0	34	0	100
R.E./FN. :	R-833		Total	1 384	2 120	86	0	2 206	0	3 590
No :	850042	Optimisation de la gestion du temps	Cap	2 468	1 084	175	0	1 260	0	3 728
Fiche :	AD-10		Non cap	20	127	52	0	179	0	199
R.E./FN. :	R-127-C		Total	2 488	1 211	227	0	1 438	0	3 927
				Sous-total	18 011	10 716	4 826	0	15 542	0
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	100002	Programme de maintien des espaces à bureaux - phase II	Cap	4 033	550	0	0	550	0	4 583
Fiche :	AD-11		Non cap	15	0	0	0	0	0	15
R.E./FN. :	R-810		Total	4 048	550	0	0	550	0	4 598
No :	822000	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	Cap	3 063	516	620	516	1 652	0	4 715
Fiche :	AD-12		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FN. :	R-086		Total	3 063	516	620	516	1 652	0	4 715
				Sous-total	7 111	1 066	620	516	2 202	0
				Cap	24 259	12 574	4 848	516	17 938	0
ADMINISTRATIF				Non cap	3 156	2 853	1 599	857	5 309	0
				Total	27 415	15 427	6 447	1 373	23 247	0

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./FIN. : R-010-B	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

La carte OPUS et les équipements de vente et perception ont été bien accueillis par les clients depuis leur lancement en avril 2008. La STM doit donc 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 du projet Vente et perception 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'activité à réaliser. Il en est ressorti que les actions à poser en priorité sont :

- 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>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 792	2 206	0	0	0	3 999
Non capitalisable	8	456	0	0	0	465
Total	1 800	2 663	0	0	0	4 463
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	1 800	2 663	0	0	0	4 463
Total	1 800	2 663	0	0	0	4 463

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-02

Mesures de réduction des risques pour la sécurité des machines – phase II

No de projet : 370002	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-827	Catégorie d'actif : Machinerie, équipement et outillage

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

Suite aux recommandations formulées et aussi pour répondre au programme de la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) de mise en conformité des machines, la STM a approuvé en septembre 2009, le Projet de mesures de réduction des risques pour la sécurité des machines – phase I. Cette première phase ciblait les équipements à haut risque pour une intervention rapide et immédiate.

La phase II du projet consiste à rendre sécuritaire les 361 machines qui ont fait l'objet d'une analyse de risques et qui n'ont pas été corrigées lors de la phase I. Dans le cadre de ce projet, il est aussi prévu de transférer le maintien de la sécurité des machines aux opérations.

Les principaux livrables de ce projet sont :

- modification et/ou réparation des 361 machines ;
- obtention des signatures attestant la conformité de chacune des machines à corriger ;
- implantation de méthodes de travail sécuritaires pour les risques résiduels ;
- production d'un catalogue incluant la liste des mesures correctives retenues afin de faire un suivi sur le maintien des correctifs par le gestionnaire local ;
- formation des opérateurs et du personnel d'entretien (incluant le matériel de formation).

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	492	982	1 002	857	0	3 332
Total	492	982	1 002	857	0	3 332
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	492	982	1 002	857	0	3 332
Total	492	982	1 002	857	0	3 332

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-03

Continuité informatique des systèmes critiques de la STM

No de projet : 111	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-111-A	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 actuellement pas de plan de relève.

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).

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 273	0	0	0	0	2 273
Non capitalisable	472	39	0	0	0	511
Total	2 745	39	0	0	0	2 785
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	2 745	39	0	0	0	2 785
Total	2 745	39	0	0	0	2 785

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-04

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

No de projet : 300113	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN : 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)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 379	2 631	3 967	0	0	11 978
Non capitalisable	602	628	546	0	0	1 776
Total	5 981	3 259	4 513	0	0	13 753
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	5 981	3 259	4 513	0	0	13 753
Total	5 981	3 259	4 513	0	0	13 753

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

FICHE DE PROJET

AD-05

Refonte du site Internet

No de projet : 350010	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-127-A	Catégorie d'actif : Matériel informatique

En 1997, l'entreprise s'est dotée d'un site Internet qui est sans doute l'un des plus performants en termes d'achalandage puisqu'il reçoit en moyenne 1,2 million de visiteurs par mois. L'achalandage du site est toujours à la hausse. La technologie du site n'a pas été modifiée depuis et est maintenant désuète. Les possibilités d'évoluer sont restreintes et, jusqu'à ce jour, seule une transformation cosmétique de la page d'accueil a été possible.

Le projet a pour objectif de remplacer le site afin de répondre aux objectifs d'affaires suivants :

- améliorer le service à la clientèle ;
- améliorer la performance ;
- améliorer l'image de marque.

Les bénéfices de ce projet sont :

- rattrapage technologique ;
- flexibilité et optimisation de la gestion du site ;
- optimisation de la productivité des ressources ;
- répondre aux normes d'accessibilité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	632	1 479	0	0	0	2 111
Non capitalisable	149	347	0	0	0	495
Total	781	1 825	0	0	0	2 606
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	781	1 825	0	0	0	2 606
Total	781	1 825	0	0	0	2 606
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

AD-06

Amélioration de la performance – gestion des revenus et des recettes

No de projet : 530871-4	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN : 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 s.e.c., 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. Il ne peut, entre autres, gérer plus d'une entreprise alors que la STM en compte trois.

Depuis l'implantation du projet Vente et perception, plusieurs équipements de vente et de perception envoient leurs données quotidiennement à un système central. Aucune analyse volumétrique n'est actuellement 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 donc 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 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)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	926	210	0	0	0	1 136
Non capitalisable	1 246	0	0	0	0	1 246
Total	2 172	210	0	0	0	2 382
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	2 172	210	0	0	0	2 382
Total	2 172	210	0	0	0	2 382

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

FICHE DE PROJET

AD-07

Remplacement du système de gestion des données de la direction Sûreté et contrôle

No de projet : 695600	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-127-D	Catégorie d'actif : Matériel informatique

Dans le cadre de ses fonctions, la direction Sûreté et contrôle voit à la gestion et à l'affectation des inspecteurs, à la rédaction de rapports d'événements, à la gestion des constats d'infraction et au suivi des paiements ainsi qu'à la préparation et à la mise en place des plans de déploiement. Finalement, celui-ci a aussi comme principal mandat d'assurer le contrôle de la perception des titres de transport.

Afin de supporter le service, deux systèmes informatiques sont présentement utilisés, soit SIP (système information policière) et Kolombo.

Le système SIP a été mis en place en 1994 et il n'est plus possible de faire les mises à jour minimales pour maintenir l'application à niveau avec l'environnement de travail. Ce système est désuet et n'est plus supporté par son fournisseur.

Le système Kolombo, quant à lui, gère les affectations des inspecteurs, la disponibilité et la répartition des effectifs. Il manque à ce système les fonctionnalités essentielles à la bonne marche des opérations, soit la création des listes d'appel et la détection des quarts de travail sans le minimum d'effectifs requis.

En conclusion, ce projet consiste à remplacer les systèmes informatiques existants par un système assurant la gestion des données et l'ajout de fonctionnalités de gestion des constats.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	751	467	0	0	0	1 218
Non capitalisable	86	241	0	0	0	326
Total	837	707	0	0	0	1 544
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	837	707	0	0	0	1 544
Total	837	707	0	0	0	1 544
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

AD-08

Réaménagement de la salle informatique

No de projet : 850035	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-127-B	Catégorie d'actif : Matériel informatique

Une des salles informatiques de la STM, construite en 1994, a atteint la fin de son cycle de vie utile et ne répond plus aux standards de base d'une salle informatique. Cette salle abrite l'ensemble des systèmes informatiques de la Société, soit 170 systèmes, dont une quinzaine sont jugés critiques pour les opérations de l'entreprise. Également, elle n'est plus conforme aux normes de construction. Les principales lacunes sont les suivantes :

- la capacité électrique sur les circuits d'urgence est insuffisante ;
- la climatisation primaire de la salle n'est pas branchée à une génératrice ;
- les installations électriques ne sont pas conformes au Code national du bâtiment ;
- les équipements électromécaniques (climatisation, ASC) sont désuets ou ne répondent pas aux besoins ;
- les systèmes de télésurveillance (température, humidité, eau) sont inadéquats ;
- la salle est surdimensionnée, donc très inefficace au plan énergétique.

La raison d'être de ce projet est de corriger les lacunes de la salle actuelle en procédant en un rehaussement complet de celle-ci. Ce rehaussement se résume ainsi :

- tous les espaces et les accès seront réaménagés ;
- une nouvelle génératrice sera installée ;
- un nouveau système de climatisation sera installé ;
- un nouveau système d'alimentation sans coupure (ASC) sera installé ;
- la distribution électrique sera entièrement refaite ;
- le câblage réseau sera entièrement refait ;
- une nouvelle solution de télésurveillance sera mise en place.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 622	1 344	0	0	0	2 966
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 622	1 344	0	0	0	2 966
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	1 622	1 344	0	0	0	2 966
Total	1 622	1 344	0	0	0	2 966

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

FICHE DE PROJET

AD-09

Gestion de projets (SAP PS) et investissements (SAP IM)

No de projet : 850041	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-833	Catégorie d'actif : Matériel informatique

Avec la multiplication du nombre de projets, le système actuel démontre des lacunes importantes dues à ses limitations qui ne permettent plus à la direction Budget et investissements de faire un suivi financier efficace et efficient des projets.

En 2004, le groupe de l'ingénierie et infrastructures et le groupe de l'entretien des infrastructures ont choisi l'application SIGEP comme système de gestion de projets afin de faire la planification, le suivi des coûts et la gestion de l'avancement des travaux. Ce système comporte des limitations, car il n'offre pas de plan directeur pour l'ensemble des projets, ni d'ordonnancement, ni de gestion d'échéanciers.

Afin de pallier ces besoins, et après l'analyse des différentes options possibles, l'option retenue est d'implanter les modules PS (Project System) et IM (Investment Management) de SAP afin de répondre autant aux besoins croissants de la direction Budget et investissements qu'au groupe infrastructures de la direction Ingénierie. Cette solution offre l'avantage d'être pleinement intégrée au système d'entreprise et ainsi assurer une intégrité des données et une uniformisation des systèmes.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 318	2 087	86	0	0	3 490
Non capitalisable	66	34	0	0	0	100
Total	1 384	2 120	86	0	0	3 590
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	1 384	2 120	86	0	0	3 590
Total	1 384	2 120	86	0	0	3 590
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET

AD-10

Optimisation de la gestion du temps

No de projet : 850042	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-127-C	Catégorie d'actif : Matériel informatique

Ce projet vise l'optimisation des processus et outils soutenant les activités transversales de la section de la Gestion salariale avec l'ensemble des employés et gestionnaires de la STM. Il consiste à :

- mettre en place des outils de gestion et contrôle du temps travaillé intégrés, adaptés aux réalités opérationnelles et aux exigences de contrôle de la STM afin d'avoir une donnée unique, de qualité et disponible dans les délais ;
- offrir aux employés la possibilité d'accéder à leur bulletin de paie sous forme électronique pour réduire l'utilisation du papier et éliminer un processus lourd et risqué.

Le projet contient les livrables suivants :

- mise en place d'un libre-service employé/gestionnaire : le libre-service est considéré comme un moyen d'améliorer l'efficacité des services de la paie et des ressources humaines tout en réduisant les coûts dans un contexte vert. Il permet à tous les employés de consulter l'information relative à leur paie et de gérer en ligne leurs renseignements personnels et bancaires ;
- implantation du bulletin de paie électronique accessible à tous les employés de façon sécurisée pour éliminer un processus lourd, sans valeur ajoutée et diminuer l'utilisation du papier ;
- mise en place d'une feuille de temps électronique intégrée à SAP : élimine la double saisie, améliore les contrôles et rend la donnée disponible pour les systèmes auxiliaires de SAP (ou autres systèmes de suivi de projets) ;
- instauration d'un processus d'approbation électronique des feuilles de temps qui impose un processus plus performant, facilite le contrôle et la validation des heures payées.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 468	1 084	175	0	0	3 728
Non capitalisable	20	127	52	0	0	199
Total	2 488	1 211	227	0	0	3 927
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	2 488	1 211	227	0	0	3 927
Total	2 488	1 211	227	0	0	3 927

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

FICHE DE PROJET

AD-11

Programme de maintien des espaces à bureaux – phase II

No de projet : 100002	Secteur : Administratif
No de R.E./FIN. : R-810	Catégorie d'actif : Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Cette phase 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 années 2010 à 2012. 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 ;
- Plateau Youville.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	4 033	550	0	0	0	4 583
Non capitalisable	15	0	0	0	0	15
Total	4 048	550	0	0	0	4 598
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	4 048	550	0	0	0	4 598
Total	4 048	550	0	0	0	4 598

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET

AD-12

Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

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

La venue de Transgesco s.e.c. 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 s.e.c. 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.

L'entente qui lie la STM et Transgesco/Métrocom s.e.c. identifie la STM comme responsable de la mise à niveau des différents systèmes (entrées électriques, systèmes de gicleurs, etc.) lorsque Métrocom s.e.c. fait procéder à la construction de nouveaux espaces ou lorsqu'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.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 063	516	620	516	0	4 715
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 063	516	620	516	0	4 715
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	3 063	516	620	516	0	4 715
Total	3 063	516	620	516	0	4 715

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif



PROJETS À L'ÉTUDE

Depuis 2008, la STM s'est dotée d'une approche de gestion de portefeuille de projets afin de faciliter la priorisation des projets tout en considérant les contraintes financières et humaines. Avec ce processus, la STM est en mesure de mettre en place des mécanismes de gestion aussi rigoureux qu'innovateurs. La gestion de portefeuille comporte les avantages suivants :

- l'uniformisation de la présentation des projets ;
- l'évidence de la correspondance des projets avec les orientations stratégiques ;
- une attribution optimisée des ressources ;
- une meilleure coordination et une meilleure synergie entre les projets.

Les projets apparaissant à la présente section sont des projets à l'étude, soit des projets n'ayant pas été priorisés, à ce jour, selon l'approche GPP. Ces projets feront l'objet de priorisation selon l'approche GPP, et ce, au cours des trois prochaines années.

Le montant prévu au cours des trois prochaines années est de 548,4 millions de dollars. Les principaux projets sont :

➤ Reconstruction du Centre de transport St-Denis	186,6 M\$
➤ Reconstruction du bâtiment Crémazie	67,6 M\$
➤ Voie réservée Henri-Bourassa	36,8 M\$
➤ Agrandissement de la station Vendôme	34,0 M\$
➤ Modification des ateliers MR-73	28,4 M\$
➤ Nouveau centre de transport	28,3 M\$
➤ Terminus Fairview et mesures préférentielles	22,4 M\$
➤ Autres	144,3 M\$
	548,4 M\$

LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE

Secteur Administratif				2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total
<i>(en milliers de dollars)</i>				et avant	2012-2014				et après	
Machinerie, équipement et outillage										
No :	162051	Vente et perception : entrepôt de données	Cap	0	1 311	122	0	1 433	0	1 433
			Non cap	0	12	78	0	90	0	90
			Total	0	1 322	200	0	1 522	0	1 522
No :	18504	Vente et perception : recharge à distance	Cap	241	3 584	930	0	4 514	0	4 755
			Non cap	740	293	479	0	772	0	1 512
			Total	981	3 878	1 408	0	5 286	0	6 267
No :	450001	Loges service à la clientèle	Cap	0	1 469	375	0	1 844	0	1 844
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	1 469	375	0	1 844	0	1 844
No :	850004	Vente et perception : mise aux normes	Cap	0	0	5 045	5 045	10 090	30 270	40 360
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	5 045	5 045	10 090	30 270	40 360
			Sous-total	981	6 670	7 028	5 045	18 742	30 270	49 993
Matériel informatique										
No :	350008	Mise à niveau du progiciel HASTUS	Cap	325	1 252	3 390	1 440	6 081	0	6 407
			Non cap	78	373	499	84	956	0	1 033
			Total	403	1 624	3 889	1 524	7 037	0	7 440
No :	850019	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information : mise aux normes	Cap	0	0	0	3 027	3 027	18 162	21 189
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	3 027	3 027	18 162	21 189
No :	850036	Téléphonie IP ou remplacement Centrex de Bell	Cap	0	500	500	0	1 000	0	1 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	500	500	0	1 000	0	1 000
No :	850039	Gestion électronique des documents	Cap	0	300	300	300	900	0	900
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	300	300	300	900	0	900
No :	850044	Gestion des stocks et des achats (SAP MM)	Cap	0	0	1 750	1 500	3 250	950	4 200
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	1 750	1 500	3 250	950	4 200
No :	850046	Système d'information policière - phases I et II	Cap	0	0	150	150	300	100	400
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	150	150	300	100	400
No :	850054	Refonte de la plateforme géomatique	Cap	0	400	600	0	1 000	0	1 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	400	600	0	1 000	0	1 000
No :	850055	Chaîne logistique : relations avec les fournisseurs	Cap	0	0	0	1 000	1 000	3 500	4 500
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	1 000	1 000	3 500	4 500
No :	850056	Chaîne logistique : gestion des entrepôts	Cap	0	0	0	1 000	1 000	3 000	4 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	1 000	1 000	3 000	4 000
No :	850057	Amélioration : gestion de la main-d'œuvre - phase II	Cap	0	500	1 000	500	2 000	0	2 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	500	1 000	500	2 000	0	2 000
			Sous-total	403	3 324	8 189	9 001	20 514	25 712	46 629
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No :	100003	Maintien des espaces à bureaux - Berri	Cap	1 426	2 366	1 481	511	4 357	478	6 261
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	1 426	2 366	1 481	511	4 357	478	6 261
No :	100004	Programme d'optimisation et de maintien des espaces à bureaux - phase III	Cap	0	5 945	4 249	0	10 195	0	10 195
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	5 945	4 249	0	10 195	0	10 195
No :	2140	Remplacer la fenestration et l'étanchéité au 2000 Berri	Cap	0	359	210	4 605	5 174	4 680	9 855
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	359	210	4 605	5 174	4 680	9 855
No :	850003	Locaux administratifs : réfection de l'enveloppe du bâtiment	Cap	0	0	505	505	1 010	3 030	4 040
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	505	505	1 010	3 030	4 040

				2011	2012	2013	2014	Total	2015	Total	
(en milliers de dollars)				et avant	2012-2014				et après		
Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)											
No :	850006	Tour Grande révision : remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC)	Cap	0	0	505	505	1 010	3 030	4 040	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	505	505	1 010	3 030	4 040	
			Sous-total	1 426	8 670	6 950	6 126	21 746	11 218	34 391	
				Cap	1 992	17 987	21 111	20 088	59 185	67 200	128 378
ADMINISTRATIF				Non cap	818	678	1 056	84	1 817	0	2 635
				Total	2 810	18 664	22 167	20 172	61 002	67 200	131 013
Secteur Réseau des bus											
Machinerie, équipement et outillage											
No :	850007	Conception et production d'outillages spécialisés pour bus à plancher surbaissé	Cap	0	0	1 000	1 000	2 000	6 000	8 000	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	1 000	1 000	2 000	6 000	8 000	
No :	850010	Divers centres de transport : mise aux normes des postes de distribution de carburant	Cap	0	0	1 009	1 009	2 018	6 054	8 072	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	1 009	1 009	2 018	6 054	8 072	
No :	850021	Divers centres de transport : équipements de levage	Cap	0	0	3 027	3 027	6 054	18 162	24 216	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	3 027	3 027	6 054	18 162	24 216	
No :	850022	Entretien du système iBus	Cap	0	0	0	1 500	1 500	29 725	31 225	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	0	1 500	1 500	29 725	31 225	
No :	850045-2	Exploitation temps réel ACCES (EXTRA) - phase II	Cap	0	3 241	5 207	2 656	11 104	0	11 104	
			Non cap	0	344	702	358	1 404	0	1 404	
			Total	0	3 585	5 909	3 014	12 508	0	12 508	
No :	850053	Gestion des pneus des bus	Cap	0	0	800	400	1 200	0	1 200	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	800	400	1 200	0	1 200	
			Sous-total	0	3 585	11 745	9 950	25 280	59 941	85 221	
Matériel roulant											
No :	5002163	Programme de remplacement et addition des véhicules de service 2012 - 2016	Cap	0	1 770	6 931	6 560	15 261	13 439	28 700	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	1 770	6 931	6 560	15 261	13 439	28 700	
			Sous-total	0	1 770	6 931	6 560	15 261	13 439	28 700	
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	1935	Bâtiment Crémazie : programme de maintien en opération	Cap	0	500	500	500	1 500	1 500	3 000	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	500	500	500	1 500	1 500	3 000	
No :	350003	Aménagement du terminus Dorval	Cap	0	0	6 805	3 190	9 995	3 190	13 185	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	6 805	3 190	9 995	3 190	13 185	
No :	350004	Aménagement du terminus Radisson	Cap	0	321	866	0	1 187	0	1 187	
			Non cap	86	59	60	0	118	0	205	
			Total	86	380	926	0	1 306	0	1 392	
No :	350006	Voie réservée Henri-Bourassa	Cap	0	0	0	36 841	36 841	270 227	307 068	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	0	36 841	36 841	270 227	307 068	
No :	529994	Reconstruction du Centre de transport St-Denis	Cap	0	16 994	68 701	100 730	186 424	0	186 424	
			Non cap	455	0	0	2 197	2 197	0	2 652	
			Total	455	16 994	68 701	102 926	188 621	0	189 076	
No :	529995	Reconstruction du bâtiment Crémazie	Cap	69	8 201	16 495	36 749	61 444	70 014	131 528	
			Non cap	679	2 795	1 824	1 542	6 161	6 161	13 001	
			Total	748	10 997	18 318	38 290	67 605	76 175	144 529	
No :	625007	Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	Cap	139	186	2 931	19 306	22 424	0	22 563	
			Non cap	28	0	0	0	0	0	28	
			Total	167	186	2 931	19 306	22 424	0	22 591	
No :	625010	Projet signalétique	Cap	0	1 276	1 312	1 200	3 788	3 746	7 534	
			Non cap	508	0	0	0	0	0	508	
			Total	508	1 276	1 312	1 200	3 788	3 746	8 042	

				2011	2012	2013	2014	Total	2015		
(en milliers de dollars)				et avant	2012-2014				et après	Total	
Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)											
No :	625011	Aménagement du terminus Lionel-Groulx - phase II	Cap	0	0	4 075	1 530	5 605	28 647	34 252	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	4 075	1 530	5 605	28 647	34 252	
No :	850029	Nouveau centre de transport au Réseau des bus - phase III	Cap	0	0	26 012	1 944	27 956	119 966	147 921	
			Non cap	0	0	349	11	360	525	884	
			Total	0	0	26 361	1 955	28 315	120 490	148 806	
No :	850031	Programme de mesures préférentielles pour bus - phase III	Cap	0	0	0	1 781	1 781	34 957	36 737	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	0	1 781	1 781	34 957	36 737	
			Sous-total	1 965	30 332	129 930	207 519	367 780	538 933	908 678	
				Cap	208	32 489	145 672	219 920	398 081	605 627	1 003 916
RÉSEAU DES BUS				Non cap	1 757	3 198	2 934	4 108	10 240	6 686	18 683
				Total	1 965	35 687	148 606	224 028	408 321	612 313	1 022 599
Secteur Réseau du métro											
Machinerie, équipement et outillage											
No :	221897	Remplacement des lampes incandescentes	Cap	0	295	591	591	1 477	273	1 750	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	295	591	591	1 477	273	1 750	
No :	721883	Réseau du métro : remplacement de la plate-forme de lavage des radiers	Cap	64	1 437	0	0	1 437	0	1 500	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	64	1 437	0	0	1 437	0	1 500	
No :	850016	Postes de ventilation des prolongements : mise aux normes	Cap	0	0	0	1 009	1 009	6 054	7 063	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	0	1 009	1 009	6 054	7 063	
No :	850058	Ajout de main courante pour rampe en tunnel	Cap	0	523	0	0	523	0	523	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	523	0	0	523	0	523	
			Sous-total	64	2 254	591	1 600	4 445	6 327	10 836	
Matériel informatique											
No :	850015	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro - OPALE	Cap	0	0	505	0	505	0	505	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	505	0	505	0	505	
			Sous-total	0	0	505	0	505	0	505	
Matériel roulant											
No :	7731815	Remplacement des véhicules de travaux	Cap	28	207	9 445	71	9 722	0	9 750	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	28	207	9 445	71	9 722	0	9 750	
			Sous-total	28	207	9 445	71	9 722	0	9 750	
Patrimoine immobilier et infrastructures											
No :	100731	Agrandissement de la station Vendôme	Cap	0	4 000	15 000	15 000	34 000	11 000	45 000	
			Non cap	136	0	0	0	0	0	136	
			Total	136	4 000	15 000	15 000	34 000	11 000	45 136	
No :	230008	Modification des ateliers et des équipements au Réseau du métro - voitures de métro MPM-10	Cap	0	0	7 580	20 781	28 362	608 670	637 032	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	7 580	20 781	28 362	608 670	637 032	
No :	850017	Plateau Youville : sécurisation des bâtiments	Cap	0	0	0	2 018	2 018	12 108	14 126	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	0	0	2 018	2 018	12 108	14 126	
			Sous-total	136	4 000	22 580	37 799	64 380	631 778	696 294	
				Cap	92	6 461	33 121	39 470	79 052	638 105	717 249
RÉSEAU DU MÉTRO				Non cap	136	0	0	0	0	0	136
				Total	227	6 461	33 121	39 470	79 052	638 105	717 384
				Cap	2 292	56 937	199 903	279 478	536 318	1 310 932	1 849 543
GRAND TOTAL STM				Non cap	2 711	3 875	3 990	4 191	12 057	6 686	21 453
				Total	5 003	60 813	203 893	283 669	548 375	1 317 618	1 870 996

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

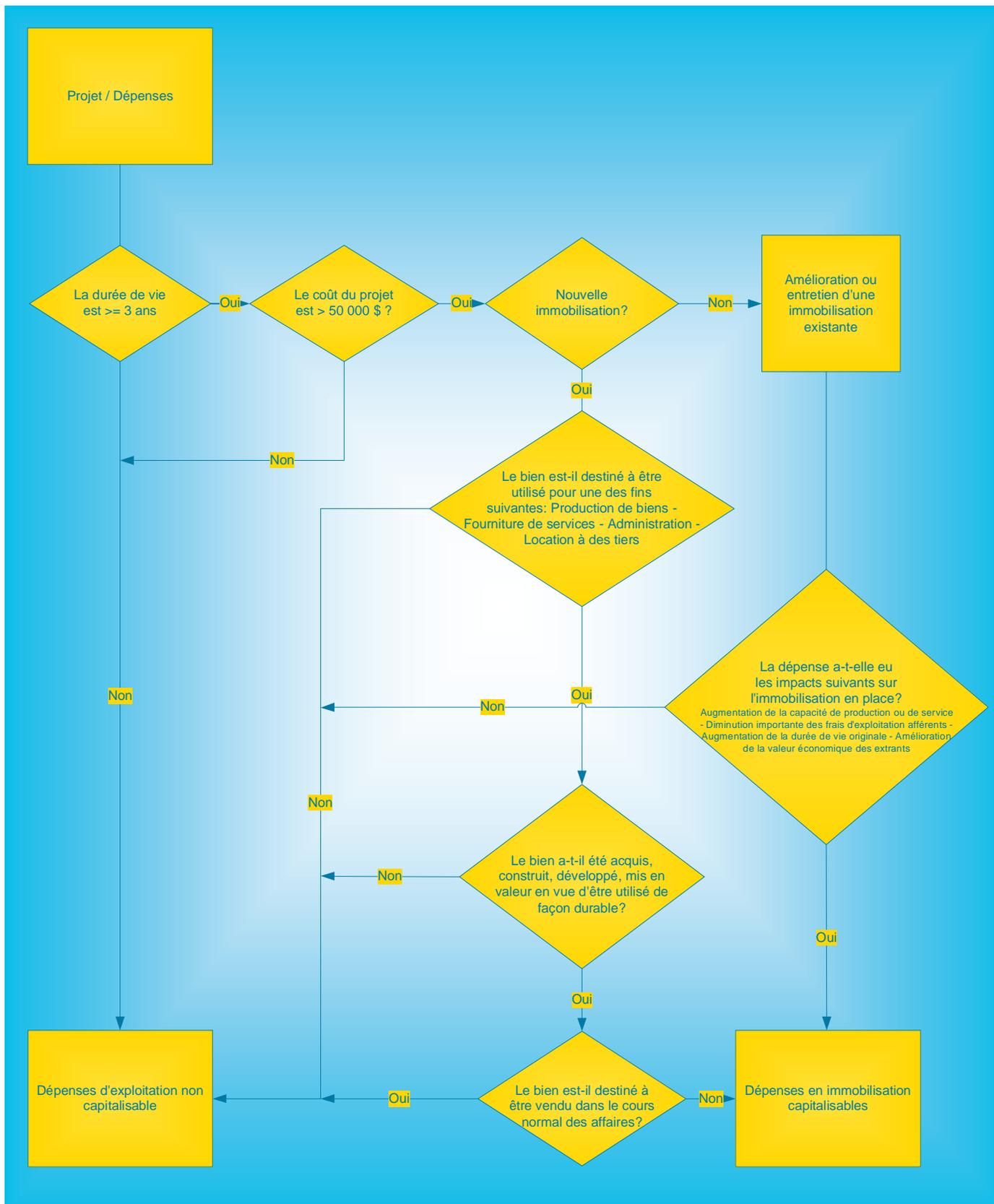
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le *Manuel de présentation de l'information financière municipale*, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois, 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 maintenance et de nettoyage liées au projet ;
 - ☛ heures de support au contremaître pour des travaux administratifs liés au projet ;
 - ☛ heures de réunions liées à l'exécution du projet ;
 - ☛ heures de recherches techniques liées au projet.
- 4) Des coûts d'ingénierie (autres que ceux liés à la recherche), de gestion de projets et de surveillance des travaux peuvent être capitalisés s'ils sont directement liés 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 2012	
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
ASC	Système d'alimentation sans coupure
Comité GPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CSST	Commission de la santé et de la sécurité au travail
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DAT	Distributeur automatique de titres
EMV	Europay, Mastercard et Visa
GPP	Gestion de 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 gouvernementale au transport collectif des personnes
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
R.E./FIN.	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing/proiciel de gestion intégré
SAP IM	Investment Management
SAP PM	Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)
SAP PS	Project System
SAP BI	Outil d'analyse avancée (Business Intelligence)
SCAD	Système de collecte automatique de données
SCAV	Société canadienne d'analyse de la valeur
SIGEP	Système intégré de gestion de projets
SIP	Système information policière
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal
UITP	Union internationale des transports publics