

2008 - 2009 - 2010

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

Des investissements essentiels à la relance du transport en commun à Montréal

Le Programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010 de la Société de transport de Montréal (STM) présente les prévisions, sur trois ans, des dépenses d'investissement et de leurs effets sur les années subséquentes.

De 2008 à 2010, la STM prévoit investir plus de 1,531 milliard de dollars principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs ainsi que dans l'augmentation et l'amélioration des services offerts à la clientèle. De ce montant, 97,4 % des investissements seraient admissibles à une subvention en vertu de différents programmes prévus à cet effet.

Ces investissements sont ainsi répartis : 1,491 milliard de dollars dans des projets subventionnés de nature capitalisable, 23,8 millions de dollars dans des projets non subventionnés et 16,3 millions de dollars dans divers autres projets.

Au Réseau du métro, les investissements totalisent 941,9 millions de dollars et visent essentiellement à préserver sa fiabilité et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Ils permettront la réalisation des Phases II des programmes Réno-Systèmes et Réno-Stations ainsi que le remplacement des voitures MR-63 qui ont plus de 40 ans. Ces projets à eux seuls représentent 91 % des investissements totaux dédiés au métro.

Près d'un demi-milliard de dollars seront investis au Réseau des autobus afin d'augmenter les fréquences, d'assurer la livraison d'un service de qualité et d'améliorer la satisfaction de la clientèle. Plus précisément, ces sommes serviront à financer l'achat d'autobus standards et articulés, l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre, la construction d'un nouveau centre de carrosserie ainsi que l'implantation de nouveaux systèmes d'aide à l'exploitation.

Quant aux autres projets, ils correspondent à 5,9 % des dépenses d'investissement pour un total de 91,6 millions de dollars. Plus de 50 % d'entre elles, soit 45,6 millions de dollars, sont allouées au projet Vente et perception qui a pour objectif d'améliorer le système de vente et de distribution des titres de transport. Le reste est réservé aux équipements informatiques et au remplacement des véhicules de service.

Résolument engagée dans la voie de la modernisation, la STM doit consentir des sommes importantes au renouvellement de ses équipements et de ses infrastructures. Ce défi est de taille, mais il est essentiel pour assurer le développement du transport en commun à Montréal. Conjugué aux efforts qui seront consentis pour améliorer ses services, notamment en matière de rapidité, de confort et de sécurité, ce plan d'investissements lui permettra d'assumer son leadership dans le marché des déplacements et d'offrir des solutions durables à la lutte aux changements climatiques.



Claude Trudel

Président du conseil d'administration



Yves Devin

Directeur général

Monsieur Claude Trudel

Président du conseil d'administration
Maire de l'arrondissement de Verdun

Monsieur Marvin Rotrand

Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
(arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce)

Monsieur Pierre Lapointe

Conseiller de la Ville de Montréal
(arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville)

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
(arrondissement de Saint-Léonard)

Madame Yvette Bissonnet

Conseillère de la Ville de Montréal
(arrondissement de Saint-Léonard)

Madame Karin Marks

Maire de la Ville de Westmount

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement
(arrondissement de Lachine)

Madame Marie Turcotte

Représentante des clients du transport adapté

Madame Brenda Paris

Représentante des clients du transport en commun

APPROCHE GLOBALE	1
Évolution des dépenses annuelles totales	2
Définition des programmes d'aide au transport en commun	4
APPROCHE SECTORIELLE	5
Répartition des dépenses d'investissement par secteur	6
Prévision des dépenses d'investissement	8
Projets capitalisables et subventionnés	9
Projets capitalisables et non subventionnés	15
RÉSEAU DES AUTOBUS	17
Matériel roulant	19
Patrimoine immobilier et infrastructures	20
Machinerie, équipement et outillage	20
Fiches de projets	21
RÉSEAU DU MÉTRO	29
Matériel roulant	31
Patrimoine immobilier et infrastructures	31
Machinerie, équipement et outillage	32
Fiches de projets	33
ADMINISTRATIF	39
Machinerie, équipement et outillage	41
Matériel informatique	41
Matériel roulant	42
Fiches de projets	43
IMPACT FINANCIER	49
Programme de financement	50
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement	51
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette	52
Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation	53
DIRECTIVE SECTORIELLE — IMMOBILISATIONS	55
DÉFINITION DES PROGRAMMES D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN	63

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis au millier ou au million de dollars près.

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

Les coûts par projet excluent les frais financiers.

Les projets présentés dans la catégorie « subventionnés » sont basés sur les critères d'admissibilité établis par les décrets 148-2007 (Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes), 115-2007 (Société de financement des infrastructures locales du Québec – SOFIL) et 153-2007 (Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun). Ces décrets sont en vigueur depuis le 14 février 2007.

À la suite de l'implantation des différents programmes d'aide au transport en commun, les taux de subvention par projet ont été retirés du présent document.



—
Évolution des dépenses annuelles totales

—
Définition des programmes d'aide
au transport en commun

—

De 2008 à 2010, la Société prévoit investir plus de 1,5 milliard de dollars, principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs, ainsi que dans l'augmentation et l'amélioration du service offert à sa clientèle.

Dépenses d'investissement	2008	2009	2010	Total
<i>(en milliers de dollars)</i>				
Capitalisées et subventionnées	430 929	537 129	523 017	1 491 075
Capitalisées et non subventionnées	10 308	9 148	4 345	23 801
Autres	6 074	5 566	4 747	16 387
Grand total	447 311	551 843	532 109	1 531 263

Évolution des dépenses annuelles totales

Au cours de la période de 2003 à 2007, la Société aura investi 996,1 millions de dollars dans son patrimoine. Le principal mode de financement de la Société a été l'emprunt à long terme dans une proportion de 72 % des investissements réalisés. Ce pourcentage a légèrement diminué depuis 2006 à la suite de l'introduction du nouveau programme d'aide au transport en commun provenant de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), programme rétroactif au 1^{er} janvier 2006. Ce programme, engageant les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que la Ville de Montréal, prévoit des remboursements des investissements au comptant.

Par rapport à la prévision 2007, qui est de 282,4 millions de dollars, les dépenses d'investissement prévues pour 2008 sont de 447,3 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 164,9 millions de dollars ou 58 %. Cette hausse s'explique par :

Acquisition de 90 autobus par rapport à 66 prévus en 2007	20,1
Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions	22,6
Accélération dans la réalisation des travaux reliés à Réno-Systèmes II	32,3
Augmentation des travaux réalisés dans le cadre du projet Réno-Stations II	5,6
Avance contractuelle versée au fournisseur des voitures de métro qui remplaceront les MR-63	61,1
Début des travaux reliés aux projets de sécurité dans les transports en commun	12,5
Réalisation de divers projets touchant le patrimoine immobilier et les infrastructures	10,7

Le programme triennal des immobilisations 2008-2010 de la Société de transport de Montréal présente des investissements de plus de 1,5 milliard de dollars. De ce montant, plus de 97,4 % seraient admissibles à une subvention provenant de nos différents partenaires financiers.

Ces investissements se répartissent sur plus de 130 projets. Toutefois, sept projets constituent plus de 91 % des investissements représentant un montant de 1,4 milliard de dollars. Ces projets sont en lien direct avec le nouveau *Plan de match 2007-2011* de la STM dont une des priorités est d'être à l'écoute de ses clients. La stratégie consiste à fidéliser davantage la clientèle et à améliorer le service, amélioration qui, d'emblée, nécessitera une meilleure fiabilité de ses équipements. Ces projets sont :

// **Réno-Systèmes Phase II (445,6 millions de dollars)** : ce projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro afin d'assurer un service plus fiable en réduisant le nombre de pannes reliées aux bris d'équipement;

// **L'acquisition de voitures de métro (356,8 millions de dollars)** : cette acquisition permettra le remplacement des voitures de métro MR-63 mises en service en 1966. Ces nouvelles voitures seront plus fiables et permettront d'améliorer la performance et l'attrait du transport en commun pour la population;

// **L'acquisition de 516 autobus, dont 140 articulés (322,6 millions de dollars)** : la venue de ces autobus articulés permettra de hausser l'offre de service sur plusieurs axes de transport possédant un potentiel de croissance intéressant. De plus, au cours de cette période, 156 autobus seront ajoutés au parc actuel afin d'augmenter l'offre de service globale, tel que requis par le nouveau programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun;

// **La relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions (76,6 millions de dollars)** : ce projet, en plus d'améliorer la performance de l'entretien des autobus, assurera les installations nécessaires à l'entretien des autobus articulés qui, eux, permettront d'augmenter l'offre de service sur les axes plus achalandés;

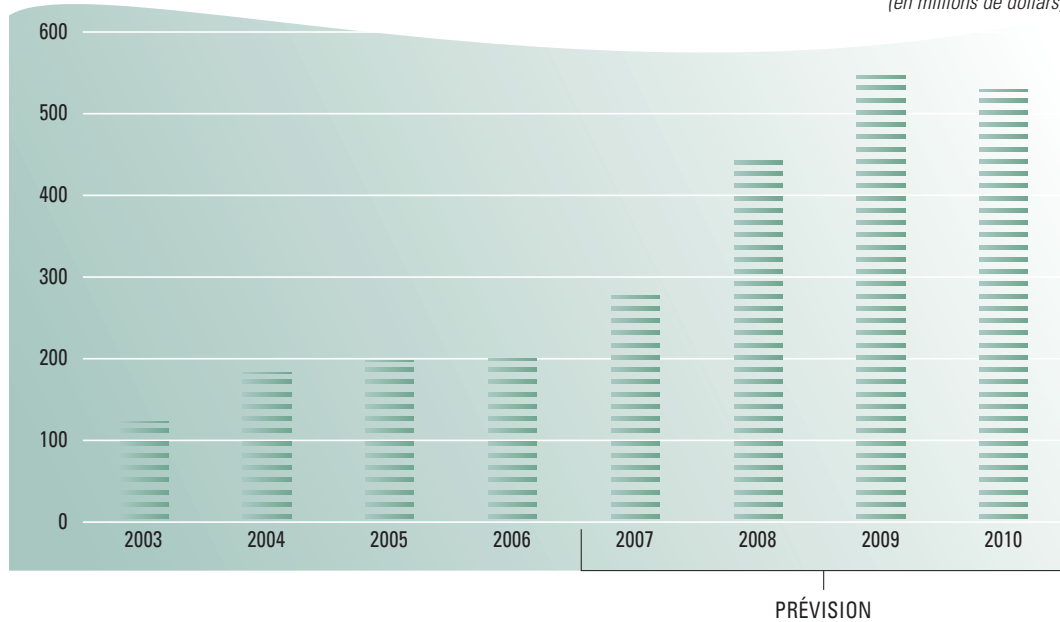
// **Réno-Stations Phase II (55,7 millions de dollars)** : ce programme a pour objectif, entre autres, de maintenir l'intégrité des installations et d'améliorer le service à la clientèle;

// **Le remplacement des équipements de vente et de perception (45,6 millions de dollars)** : ce projet offrira à la clientèle un réseau de vente mieux adapté à ses besoins et permettra à la STM d'améliorer la perception et la sécurité de ses recettes tout en réduisant le manque à gagner;

// **Le remplacement des systèmes d'exploitation du Réseau des autobus (45,0 millions de dollars)** : ce remplacement d'équipement améliorera grandement les communications radio au Réseau des autobus. Le système d'information à la clientèle indiquera, en temps réel, des heures corrigées de passage des autobus à la suite de la mise en place de mesures d'atténuation des écarts occasionnés par divers incidents affectant le service planifié. La qualité du service en sera grandement améliorée à la plus grande satisfaction de la clientèle.

Évolution des dépenses annuelles totales

(en millions de dollars)



Définition des programmes d'aide au transport en commun

Le 14 février 2007, le gouvernement du Québec déposait trois décrets concernant les différents programmes d'aide au transport en commun. Le décret 115-2007 concerne la détermination des conditions pour le versement de l'aide financière de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (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 provenant du gouvernement du Québec seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2006 à 2010, 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 la Ville 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 la Ville de Montréal sera de 15,5 % représentant un montant de 67,1 millions de dollars.

Le second décret, 148-2007, concerne les modifications apportées au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (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.

Finalement, le troisième décret, 153-2007, définit les modalités du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC). Ce programme vise essentiellement à offrir de meilleurs choix aux citoyens afin d'accroître l'utilisation du transport en commun. Le gouvernement provincial a fixé comme cibles à atteindre d'ici 2012 une augmentation de l'offre de service offerte à la population de 16 % et une hausse de l'achalandage de 8 %. Les projets visés par ce programme seront financés à 50 % et les subventions seront versées au comptant. Pour atteindre les objectifs fixés par ce programme, la STM prévoit au présent PTI l'acquisition de 226 autobus.



— Répartition des dépenses d'investissement
par secteur

— Prévion des dépenses d'investissement

— Projets capitalisables et subventionnés

— Projets capitalisables et
non subventionnés

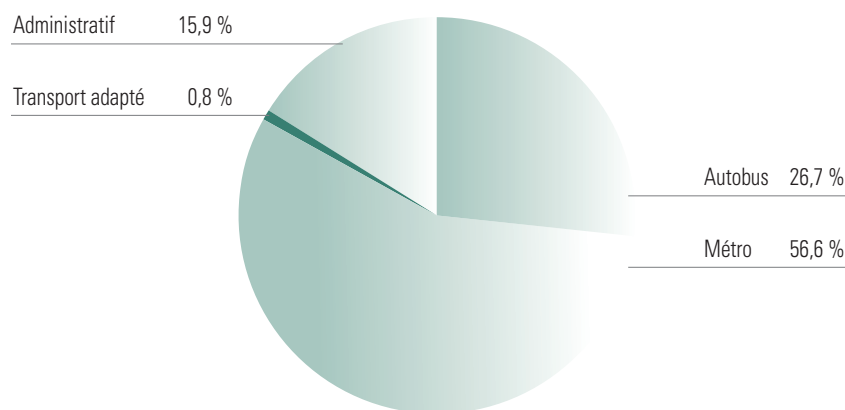
Répartition des dépenses d'investissement par secteur

Afin de mieux mesurer les efforts de la STM quant à ses investissements passés et futurs, les projets du présent PTI, tels que présentés dans les sections suivantes, ont été regroupés par familles de dépenses, par secteurs et par catégories d'actifs :

- // le secteur Réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus urbains et articulés, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier lié à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;
- // le secteur Réseau du métro regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;
- // le secteur Transport adapté englobe les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté ainsi que le maintien du patrimoine lié à ce secteur;
- // le secteur Administratif inclut les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information, l'achat de véhicules de service pour l'ensemble de la Société, ainsi que divers projets financés par le fonds de roulement. 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.

De 2003 à 2007, quelque 83,3 % des dépenses d'investissement étaient dédiées aux réseaux d'autobus et de métro, soit 56,6 % au Réseau du métro et 26,7 % au Réseau des autobus. Le solde des investissements était consacré aux secteurs Transport adapté et Administratif dont le principal projet était celui de Vente et perception.

Répartition des investissements de 2003 à 2007



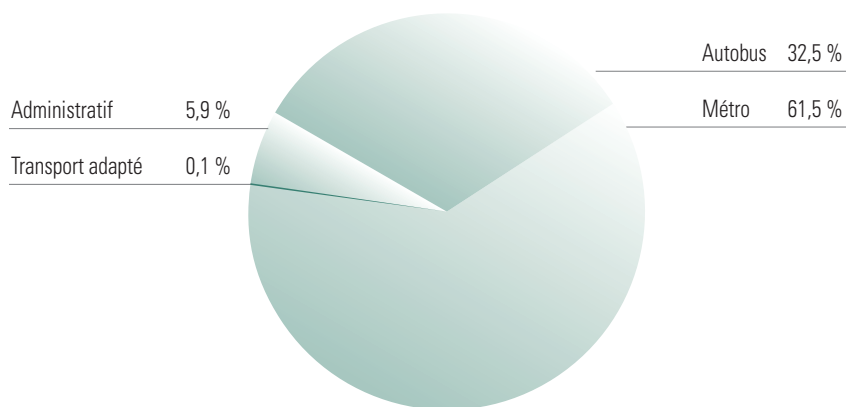
De 2008 à 2010, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 61,5 % et de 32,5 % pour le Réseau des autobus.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 941,9 millions de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont Réno-Systèmes Phase II, Réno-Stations Phase II et le remplacement des voitures MR-63. Ces trois projets représentent plus de 91 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Afin d'augmenter le service, d'assurer la livraison d'un service de qualité, et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, plus de 497,8 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des autobus, entre autres pour le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés, pour l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camion, pour la construction d'un nouveau centre de carrosserie, ainsi que pour le remplacement des systèmes d'exploitation (RSE).

Les projets du secteur Administratif et autres (incluant les autres sources de fonds) représentent 5,9 % des dépenses d'investissement totales de la Société, soit un montant de 90,9 millions de dollars. Le projet Vente et perception, qui a pour objectif d'améliorer le système de vente et de distribution des titres de transport, représente plus de 50,2 % des dépenses du secteur, soit un montant de 45,6 millions de dollars, tandis que 49,8 % des investissements de ce secteur sont principalement consacrés aux équipements informatiques et au remplacement de véhicules de service pour l'ensemble de la Société.

Répartition des dépenses d'investissement par secteur de 2008 à 2010



Prévision des dépenses d'investissement

(en milliers de dollars)

Familles de dépenses	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus								
Capitalisées et subventionnées	137 254	55 394	99 461	213 853	180 065	493 379	260 905	946 932
Capitalisées et non subventionnées	6 736	465	2 270	1 366	769	4 405	0	11 606
Total secteur - Réseau des autobus	143 990	55 859	101 731	215 219	180 834	497 784	260 905	958 538
Secteur - Réseau du métro								
Capitalisées et subventionnées	469 393	160 767	278 998	314 829	339 383	933 210	797 451	2 360 821
Capitalisées et non subventionnées	512	2 020	4 063	3 284	1 338	8 685	0	11 217
Total secteur - Réseau du métro	469 905	162 787	283 061	318 113	340 721	941 895	797 451	2 372 038
Secteur - Transport adapté								
Capitalisées et subventionnées	732	142	658	0	0	658	0	1 532
Capitalisées et non subventionnées	0	0	0	0	0	0	0	0
Total secteur - Transport adapté	732	142	658	0	0	658	0	1 532
Secteur - Administratif								
Capitalisées et subventionnées	70 753	55 023	51 812	8 447	3 569	63 828	1 462	191 066
Capitalisées et non subventionnées	18 818	4 685	3 975	4 498	2 238	10 711	2 298	36 512
Total secteur - Administratif	89 571	59 708	55 787	12 945	5 807	74 539	3 760	227 578
Autres								
Comptant-capitalisable (minibus du TA)	397	1 266	1 521	1 567	1 614	4 702	0	6 365
Divers projets financés par le fonds de roulement	4 738	2 607	4 553	3 999	3 133	11 685	760	19 790
Total - Autres	5 135	3 873	6 074	5 566	4 747	16 387	760	26 155
Tous les secteurs								
Capitalisées et subventionnées	678 132	271 326	430 929	537 129	523 017	1 491 075	1 059 818	3 500 351
Capitalisées et non subventionnées	26 066	7 170	10 308	9 148	4 345	23 801	2 298	59 335
Autres	5 135	3 873	6 074	5 566	4 747	16 387	760	26 155
Grand total - Tous les secteurs	709 333	282 369	447 311	551 843	532 109	1 531 263	1 062 876	3 585 841

Projets capitalisables et subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Réseau des autobus										
Machinerie, équipement et outillage										
R-080	1256	Divers CT : remplacement de distributrices de carburant	0	100	224	0	0	224	0	324
R-007	268	CT Mont-Royal : programme de réfection de vérins	902	108	0	0	0	0	0	1 010
R-002	562124-00	Programme de remplacement des vérins	3 523	300	0	1 200	0	1 200	0	5 023
	721759	Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE)	0	0	200	18 116	26 657	44 973	70 027	115 000
Sous-total – Machinerie, équipement et outillage			4 425	508	424	19 316	26 657	46 397	70 027	121 357
Secteur – Réseau des autobus										
Matériel roulant										
	122520	Autobus hybrides	0	2 968	0	0	0	0	0	2 968
CA-118	201111-01	Remplacement des autobus urbains 2003-2007	124 940	26 772	0	0	0	0	0	151 712
R-078	201112-01	Acquisition d'autobus articulés 2008-2012	0	0	0	47 702	68 124	115 826	53 054	168 880
R-079	500001	Acquisition d'autobus 40 pieds 2007-2012 (option)	0	0	46 905	28 626	42 836	118 367	48 757	167 124
R-064	500003	Bureau de projet Autobus	822	554	895	0	0	895	0	2 271
	500004	Acquisition d'autobus (PQTC)	0	0	0	67 734	20 696	88 430	42 071	130 501
	500005	Bureau de projet – Autobus 40 pieds	0	0	865	815	713	2 393	0	2 393
Sous-total – Matériel roulant			125 762	30 294	48 665	144 877	132 369	325 911	143 882	625 849
Secteur – Réseau des autobus										
Normes										
R-080	1383	Mise à niveau des équipements pétroliers	0	50	550	600	757	1 907	0	1 957
	1559	Divers CT : mise aux normes des postes de distribution de carburant	0	0	700	775	1 581	3 056	0	3 056
R-072	300850-02	CT St-Denis : travaux de mise en conformité aux normes	28	250	0	0	0	0	0	278
R-066-1	300982	CT LaSalle : mise aux normes du poste de distribution de carburant	28	263	0	0	0	0	0	291
R-069	300996	Divers bâtiments : mise aux normes des systèmes de dépoussiéreurs	16	300	245	0	0	245	0	561
R-072	301056-02	CT Frontenac : travaux de mise en conformité aux normes	61	50	0	0	0	0	0	111
R-066-1	301077	CT Anjou : installation d'un système de détection des gaz d'échappement sur la ventilation	16	165	0	0	0	0	0	181
R-066-1	301083	CT Legendre : enlèvement de réservoirs d'huile usée et ajout de tuyauterie	0	52	130	0	0	130	0	182
R-052	5302106	Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement	456	272	261	0	0	261	0	989
R-057	566429-02	CT Saint-Laurent : remplacement des réservoirs d'huile usée	308	16	0	0	0	0	0	324
Sous-total – Normes			913	1 418	1 886	1 375	2 338	5 599	0	7 930

Projets capitalisables et subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Réseau des autobus										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-080	1368	Renouvellement du parc d'abribus et mobilier urbain	0	561	604	650	0	1 254	0	1 815
	150000	Sécurité dans les transports en commun	0	34	106	27	0	133	0	167
	1533	Usine Crémazie : réaménagement du local de laboratoire électronique	0	0	200	158	0	358	0	358
	200000	Aménagement de magasins dans les centres Legendre et Carrosserie	0	0	115	424	0	539	0	539
R-078	201112-02	Intégration opérationnelle des autobus articulés	0	212	622	356	310	1 288	212	1 712
R-072	300736	CT Frontenac : remplacement des unités de thermopompes	0	400	50	0	0	50	0	450
	301056	CT Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	0	0	0	4 000	10 000	14 000	6 000	20 000
R-066-1	301065	Divers bâtiments : remplacement de panneaux d'alarme-incendie	16	75	560	129	0	689	0	780
R-066-1	301092	Plateau Youville : optimisation de l'efficacité énergétique de la chaufferie	939	600	0	0	0	0	0	1 539
CA-113	350001	Projet de mesures prioritaires pour autobus – Phases 1 à 4	1 117	1 659	2 159	2 284	2 404	6 847	33 280	42 903
CA-113	350002	Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview	0	25	764	207	2 387	3 358	278	3 661
	450000	Acquisition de 400 abribus	0	0	814	2 517	3 456	6 787	7 226	14 013
R-055	529999	Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et atelier de camions	1 202	17 904	40 541	35 883	144	76 568	0	95 674
	530000	Acquisition d'équipements de levage à l'atelier de camions	0	0	541	0	0	541	0	541
R-005-1	561908	Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements	1 685	1 600	1 000	1 400	0	2 400	0	5 685
R-020-1	568315-01	Programme de réfection des finis de plancher et des marches d'escalier	1	50	0	0	0	0	0	51
R-048	814160	Atelier Crémazie – Travaux de réfection	1 029	50	250	250	0	500	0	1 579
R-048	823983	Travaux urgents : CT St-Denis	126	4	0	0	0	0	0	130
R-057	823993-00	Divers bâtiments : remplacement des panneaux de contrôle automatique des portes	39	0	160	0	0	160	0	199
Sous-total – Patrimoine immobilier et infrastructures			6 154	23 174	48 486	48 285	18 701	115 472	46 996	191 796
Total du Secteur – Réseau des autobus			137 254	55 394	99 461	213 853	180 065	493 379	260 905	946 932

Projets capitalisables et subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Réseau du métro										
Machinerie, équipement et outillage										
CA-116 et R-058	290011	Réno-Systèmes – Phases I et II	346 533	125 456	155 649	149 014	140 946	445 609	20 000	937 598
R-002	562124-01	Programme de remplacement des vérins	404	3	0	0	0	0	0	407
CA-109	721128	Remplacement des chargeurs et des batteries – Poste de signalisation	2 488	48	0	0	0	0	0	2 536
CA-109	721603	Réfection des connexions inductives J.S.	2 300	572	349	0	0	349	0	3 221
R-006	721732	Remplacement des échelles d'évacuation	603	232	98	0	0	98	0	933
R-075	721861	Remplacement des contacteurs de trolley des PR Youville et Beaugrand	0	9	686	0	0	686	0	695
R-057	762618	Atelier GR : modification et standardisation des vérins servant aux voitures de métro	212	50	175	277	100	552	0	814
CA-109	9211018	Remplacement des transformateurs aux BPC	7 674	83	0	0	0	0	0	7 757
CA-109	9230557	Amélioration de l'éclairage en tunnel – Phase 1	3 331	526	0	0	0	0	0	3 857
CA-109	9230558	Amélioration de l'éclairage en tunnel – Phase II	146	493	3 384	2 913	0	6 297	0	6 936
CA-52	9980175	Remplacement des relais ACEC	3 033	290	339	0	0	339	0	3 662
CA-52	9980345	Implantation de zones-test à microprocesseur	760	55	81	84	0	165	0	980
Sous-total – Machinerie, équipement et outillage			367 484	127 817	160 761	152 288	141 046	454 095	20 000	969 396
Secteur – Réseau du métro										
Matériel roulant										
CA-31	171360	Rénovation des voitures MR-63	64 462	109	112	115	46	273	0	64 844
R-042	230005	Acquisition de voitures de métro – Bureau de projet	1 212	10 830	71 949	112 353	172 539	356 841	772 854	1 141 737
R-004	289087	Remplacement des véhicules sur rails	7 762	191	0	0	0	0	0	7 953
R-045	683169	Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73	10 255	10 817	7 812	0	0	7 812	0	28 884
	683191	Modification de la loge de conduite MR-73 (Annexe J) – Phase 2	0	0	20	1 030	1 061	2 111	871	2 982
Sous-total – Matériel roulant			83 691	21 947	79 893	113 498	173 646	367 037	773 725	1 246 400
Secteur – Réseau du métro										
Normes										
R-084	363	Station Longueuil–Université-de-Sherbrooke : mise aux normes du poste de ventilation naturelle	0	15	147	0	0	147	0	162
R-084	1153	Centre Duvernay : enlèvement et remplacement de réservoirs d'huile usée et diesel	0	200	73	0	0	73	0	273
	1322	Centre d'attachement Duvernay : mise aux normes des systèmes de ventilation	0	0	518	0	0	518	0	518

Projets capitalisables et subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Réseau du métro										
Normes (suite)										
R-065	300300	Station Longueuil–Université-de-Sherbrooke : inversion des portes coupe-feu	0	0	0	372	0	372	0	372
R-053	721709	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	191	2	1 293	1 259	0	2 552	0	2 745
R-041	721773	Amélioration du poste de ventilation Bousquet	349	0	523	0	0	523	0	872
R-086	822000	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	867	1 608	952	652	469	2 073	0	4 548
Sous-total – Normes			1 407	1 825	3 506	2 283	469	6 258	0	9 490
Secteur – Réseau du métro										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-084	280	Révision de la climatisation des postes de relais	0	15	122	0	0	122	0	137
R-057	705	Stations de métro : ajout de drainage aux fosses de grilles gratte-pieds	3	100	137	0	0	137	0	240
R-084	1061	Plateau Youville : réfection de la tuyauterie de gicleurs	0	20	80	87	60	227	0	247
R-085	1105	Station Beaubien : réfection des dalles de plancher des édicules	0	100	851	0	0	851	0	951
R-084	1117	Tunnel L4 : travaux de remplacement de la tuyauterie d'incendie	0	5	264	0	0	264	0	269
R-085	1164	Arrière-gare Saint-Michel : installation d'un système d'extincteurs automatiques	0	60	300	328	0	628	0	688
R-085	1251	Diverses stations : ajout de fosses de captage et de drainage	0	5	290	279	0	569	0	574
R-084	1252	Station Guy-Concordia : réfection des dalles de plancher des édicules	0	60	400	456	0	856	0	916
R-080	1263	Divers bâtiments : travaux de réfection de toitures	0	222	0	0	0	0	0	222
	1181	Station Berri-UQAM : travaux de sécurisation sur les composantes et systèmes de bâtiment	0	0	715	11 821	0	12 536	0	12 536
	1257	Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique	0	0	2 508	0	0	2 508	0	2 508
	1273	Station Crémazie : corrections des infiltrations aux habitations Henri-Gratton	0	0	336	0	0	336	0	336
	1564	Stations Place-d'Armes et Saint-Laurent : réfection de toitures	0	0	451	0	0	451	0	451
	1605	Diverses stations : ajout d'éclairage	0	0	244	0	0	244	0	244
	250000	Sécurité dans les transports en commun	0	500	13 048	4 127	0	17 175	0	17 675
R-065	300951	Faisceau Youville : construction d'une salle de formation	22	65	200	0	0	200	0	287
R-065	300976	Garage Angrignon : remplacement des ventilateurs de toit	204	69	0	0	0	0	0	273

Projets capitalisables et subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Réseau du métro										
Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)										
R-065	301044	Divers endroits : programme de remplacement de toitures 2006	699	28	0	0	0	0	0	727
R-065	301048	Garages Beaugrand et Lionel-Groulx : réfection de la membrane d'étanchéité	1	40	269	0	0	269	0	310
R-065	301060	Station Guy-Concordia : réfection des finis et éléments structuraux	0	100	400	462	0	862	0	962
	562137-02	Atelier GR : programme de réfection des systèmes CVAC	0	0	0	5 000	2 750	7 750	0	7 750
R-020-1	568316	Programme de réfection des fenêtres, portes et cadres	130	120	50	210	0	260	0	510
R-065	570162	Plateau Youville : amélioration de l'éclairage à divers endroits	0	20	213	376	0	589	0	609
R-027	634370	Programme Réno-Stations – Phase II	11 118	7 221	12 818	22 036	20 829	55 683	3 726	77 748
R-004	721621	Agrandissement de l'atelier de la voie	4 064	4	0	0	0	0	0	4 068
R-082	721849	Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre d'entretien du matériel roulant	0	154	942	995	0	1 937	0	2 091
R-047	823980-00	Station Berri-UQAM : réfection des murs et des fissures	154	120	0	0	0	0	0	274
R-049	824000-00	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	416	150	200	583	583	1 366	0	1 932
Sous-total – Patrimoine immobilier et infrastructures			16 811	9 178	34 838	46 760	24 222	105 820	3 726	135 535
Total du Secteur – Réseau du métro			469 393	160 767	278 998	314 829	339 383	933 210	797 451	2 360 821
Secteur – Transport adapté										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-057	700	CT St-Michel : révision du système CVAC	698	17	0	0	0	0	0	715
	1064	CT St-Michel : augmentation de la capacité de l'entrée électrique	0	0	383	0	0	383	0	383
R-066-1	300932	CT St-Michel : réaménagement des groupes Mobilier urbain et Entretien des terrains	34	125	275	0	0	275	0	434
Sous-total – Patrimoine immobilier et infrastructures			732	142	658	0	0	658	0	1 532
Total du Secteur – Transport adapté			732	142	658	0	0	658	0	1 532

Projets capitalisables et subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Administratif										
Machinerie, équipement et outillage										
R-010	18503	Système de vente et de perception	66 398	50 434	42 367	2 344	892	45 603	0	162 435
Sous-total – Machinerie, équipement et outillage			66 398	50 434	42 367	2 344	892	45 603	0	162 435
Secteur – Administratif										
Matériel roulant										
R-038	500205	Remplacement de véhicules de service 2003-2005	2 957	615	763	0	0	763	0	4 335
R-070	5003135	Remplacement et ajout de véhicules de service 2006-2008	0	1 738	391	0	0	391	0	2 129
R-088	5003136	Remplacement et ajout de véhicules de service 2007-2009	0	460	2 690	0	0	2 690	0	3 150
R-056	5004069-02	Remplacement de véhicules de service 2005-2007	1 175	1 563	360	0	0	360	0	3 098
	503318	Remplacement et ajout de véhicules de service 2008-2010	0	0	1 048	3 171	2 677	6 896	1 462	8 358
Sous-total – Matériel roulant			4 132	4 376	5 252	3 171	2 677	11 100	1 462	21 070
Secteur – Administratif										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-080	1359	Atelier Villeray : réfection de la maçonnerie	0	154	0	0	0	0	0	154
R-066-1	1066	Tour GR : programme de remplacement des plafonds acoustiques	0	0	344	223	0	567	0	567
R-066-1	1405	Tour GR : programme de remplacement de la fenestration et réfection des bas de murs	22	3	487	340	0	827	0	852
R-066-1	165	Tour GR : remplacement des finis de plancher	0	0	140	94	0	234	0	234
	568	Atelier Villeray : réfection des réseaux de plomberie	0	0	200	165	0	365	0	365
R-066-1	823	Tour GR : remplacement des systèmes de CVAC	201	56	3 022	2 110	0	5 132	0	5 389
Sous-total – Patrimoine immobilier et infrastructures			223	213	4 193	2 932	0	7 125	0	7 561
Total du Secteur – Administratif			70 753	55 023	51 812	8 447	3 569	63 828	1 462	191 066
GRAND TOTAL – CAPITALISÉS ET SUBVENTIONNÉS			678 132	271 326	430 929	537 129	523 017	1 491 075	1 059 818	3 500 351

Projets capitalisables et non-subsventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Réseau des autobus										
Machinerie, équipement et outillage										
	14473	Acquisition d'outillage pour APS 2008-2010	0	0	652	664	676	1 992	0	1 992
R-040	5202070	Remplacement des équipements de production et outillage 2003-2008	1 078	315	0	0	0	0	0	1 393
R-081	520210	Remplacement ou réfection des équipements de production 2008-2010	0	0	1 618	702	93	2 413		2 413
Sous-total – Machinerie, équipement et outillage			1 078	315	2 270	1 366	769	4 405	0	5 798
Secteur – Réseau des autobus										
Matériel informatique										
R-025	530869-01	Implantation du progiciel SAP PM – Entretien RDA	5 658	150	0	0	0	0	0	5 808
Sous-total – Matériel informatique			5 658	150	0	0	0	0	0	5 808
Total du Secteur – Réseau des autobus			6 736	465	2 270	1 366	769	4 405	0	11 606
Secteur – Réseau du métro										
Machinerie, équipement et outillage										
R-071	695001	Programme de remplacement des récurveurs-aspirateurs	0	523	416	416	140	972	0	1 495
	695002	Programme de remplacement des récurveurs-aspirateurs – Phase 2	0	0	396	408	361	1 165	0	1 165
R-060	721843	Remplacement des génératrices mobiles	29	166	13	0	0	13	0	208
R-071	721864	Sécurisation du circuit de sortie des amplifications AD400	18	175	60	0	0	60	0	253
Sous-total – Machinerie, équipement et outillage			47	864	885	824	501	2 210	0	3 121
Secteur – Réseau du métro										
Matériel informatique										
R-087	721866	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro	0	872	3 026	2 460	837	6 323	0	7 195
Sous-total – Matériel informatique			0	872	3 026	2 460	837	6 323	0	7 195
Secteur – Réseau du métro										
Matériel roulant										
R-071	683190	Modification de la loge de conduite MR-73 (Annexe J)	89	282	152	0	0	152	0	523
Sous-total – Matériel roulant			89	282	152	0	0	152	0	523
Secteur – Réseau du métro										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-047	824004-00	Remplacement des chauffe-eau dans diverses stations	376	2	0	0	0	0	0	378
Sous-total – Patrimoine immobilier et infrastructures			376	2	0	0	0	0	0	378
Total du Secteur – Réseau du métro			512	2 020	4 063	3 284	1 338	8 685	0	11 217

Projets capitalisables et non-subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2006 et avant	2007 prévu	2008	2009	2010	Total 2008 à 2010	Total 2011 et après	Total projet
Secteur – Administratif										
Matériel informatique										
	111	Continuité informatique des systèmes critiques de la STM	0	0	1 190	0	0	1 190	0	1 190
CA-117	230869	SAEIC étapes 1 et 2	16 569	448	0	0	0	0	0	17 017
R-068	300112	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) Volet infrastructure technologique	823	771	530	0	0	530	0	2 124
	350007	Implantation d'une formation en ligne « E-learning »	0	0	813	1 917	1 220	3 950	2 298	6 248
R-025	530870	Implantation de SAP Galaxie	1 426	2 269	0	0	0	0	0	3 695
R-077	530871	Implantation de divers systèmes informatiques : amélioration de la performance	0	797	1 027	1 134	1 018	3 179	0	3 976
R-083	530872	Mise à niveau SAP à la version mySAPERP	0	400	0	1 447	0	1 447	0	1 847
	900000	Informatisation de l'annexe R de la convention CSN (entretien)	0	0	415	0	0	415	0	415
Sous-total – Matériel informatique			18 818	4 685	3 975	4 498	2 238	10 711	2 298	36 512
Total du Secteur – Administratif			18 818	4 685	3 975	4 498	2 238	10 711	2 298	36 512
GRAND TOTAL – CAPITALISÉS ET NON SUBVENTIONNÉS			26 066	7 170	10 308	9 148	4 345	23 801	2 298	59 335



—
Matériel roulant

—
Patrimoine immobilier et infrastructures

—
Machinerie, équipement et outillage

—
Fiches de projets

Au Réseau des autobus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 497,8 millions de dollars et représentent 32,5 % des dépenses d'investissement. Les principaux projets sont :

// le réaménagement et l'entretien des infrastructures (122,0 millions de dollars), dont la relocalisation de l'atelier de carrosserie, l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de réparations des véhicules de service (76,6 millions de dollars), le programme de mesures préférentielles, l'optimisation des terminus et l'acquisition d'abribus (18,3 millions de dollars), la réfection du centre Frontenac (14,0 millions de dollars) et divers projets de réfection de bâtiments (13,1 millions de dollars);

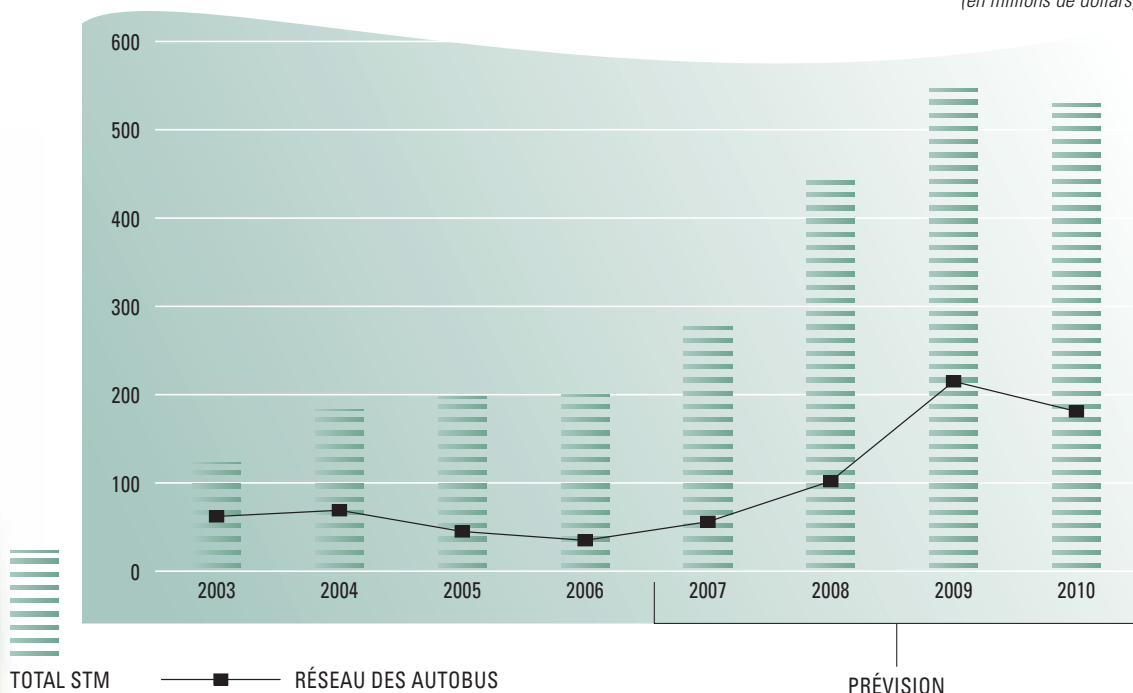
// le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés, pour 325,9 millions de dollars;

// le remplacement de la machinerie, équipement et outillage (49,9 millions de dollars), dont le remplacement des systèmes d'exploitation du Réseau des autobus (45,0 millions de dollars) et divers autres projets (4,9 millions de dollars).

De 2003 à 2007, le secteur du Réseau des autobus a représenté 26,7 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 265,9 millions de dollars ont été investis, dont 205,0 millions de dollars, soit 77,1 % des dépenses totales, pour l'acquisition de nouveaux autobus. Durant cette période, le solde des investissements a été essentiellement consacré au renouvellement des équipements informatiques nécessaires à l'exploitation, à l'information à la clientèle, ainsi qu'à l'entretien des bâtiments directement liés à l'exploitation des autobus.

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

(en millions de dollars)



Matériel roulant

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

Entre 2008 et 2010, la Société investira 206,8 millions de dollars pour l'acquisition de 376 autobus à plancher surbaissé, et 115,8 millions de dollars pour l'achat de 140 autobus articulés. Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports.

De concert avec les autres sociétés de transport du Québec, la Société a mis de l'avant un bureau de projet Autobus (0,9 million de dollars), dont les objectifs sont de procéder à diverses études, de préparer et d'élaborer toute la documentation technique et contractuelle touchant les autobus articulés. La livraison de ces nouveaux autobus articulés devrait se faire à partir de 2009.

De plus, un second bureau de projet (2,4 millions de dollars) sera mis en place au cours de l'année 2008 afin de déterminer les spécifications des autobus de 40 pieds qui seront acquis au cours des prochaines années.

Type d'autobus :

Modèle	2007	% du parc	2008	% du parc	2009	% du parc	2010	% du parc
Classic	493	31 %	443	27 %	324	19 %	176	10 %
APS	1 097	69 %	1 187	73 %	1 321	78 %	1 386	82 %
Articulé					58	3 %	140	8 %
Total	1 590		1 630		1 703		1 702	

Évolution du parc d'autobus :

Année	Nombre de véhicules	Âge moyen des véhicules	Nombre de véhicules de plus 16 ans
2007	1 590	8,75	42
2008	1 630	9,07	89
2009	1 703	8,42	100
2010	1 702	7,58	176

Patrimoine immobilier et infrastructures

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

La STM prévoit investir un montant de 122,0 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des autobus de 2008 à 2010.

Un projet d'optimisation du patrimoine immobilier et des infrastructures du Réseau des autobus est présenté aux projets capitalisables et subventionnés pour un montant total de 95,7 millions de dollars, dont 76,6 millions de dollars seront dépensés au cours des trois prochaines années. Ce projet vise principalement l'agrandissement et le réaménagement du centre Legendre et de l'atelier de camions, la construction d'un nouveau centre de carrosserie, ainsi que la réalisation de certains travaux de réfection afin de maintenir les actifs en bon état.

De plus, une somme de 27,1 millions de dollars sera investie dans l'ensemble des centres de transport du Réseau des autobus. Le centre Frontenac nécessitera à lui seul des investissements de 14,0 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Un programme d'inspection a permis de déterminer que des travaux de réfection touchant au pavage, à l'architecture, à la structure, à la mécanique du bâtiment, à l'électricité et à l'environnement devront être réalisés au cours des prochaines années. Ces travaux permettront de maintenir le centre en opération pour les 20 prochaines années.

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

Afin d'améliorer son service à la clientèle, la STM investira également dans des programmes de déploiement de mesures préférentielles et d'aménagement de terminus pour un montant de 18,3 millions de dollars de 2008 à 2010.

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 49,9 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Acquisition d'autobus 2008-2012 (option)

NUMÉRO DE PROJET : **500001**

Acquisition d'autobus dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC)

NUMÉRO DE PROJET : **500004**

Nature

Le but du projet est l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé.

Justification

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

Pour 2008-2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003-2007, pour un total de 305 autobus à plancher surbaissé. De plus, à la suite de l'introduction de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), la STM devra augmenter son offre de service de 16 % d'ici 2012. Pour ce faire, la STM devra acquérir 226 autobus supplémentaires qui seront subventionnés par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Impacts

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

Livraison des autobus

LIVRAISON 2008-2012		LIVRAISON PQTC	
2008	90	2008	0
2009	53	2009	120
2010	77	2010	36
2011	82	2011	35
2012	3	2012	35
TOTAL	305	TOTAL	226

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	
2008	46 905
2009	96 360
2010	63 532
2011 et après	90 828

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	206 797
TOTAL	
Projet	297 625

Financement

Emprunt / R-079

FICHES DE PROJETS

Acquisition d'autobus articulés 2008-2012

NUMÉRO DE PROJET : 201112

Nature

L'acquisition de 202 autobus articulés.

Justification

La STM a identifié plusieurs axes de transport caractérisés par un fort volume de déplacements et possédant un potentiel de croissance intéressant. Toutefois, ce potentiel ne pourra se réaliser si l'offre de service ne répond pas aux attentes de la clientèle. L'augmentation de l'offre de service sur ces axes à l'aide d'autobus urbains de 40 pieds est difficile du point de vue opérationnel et peu souhaitable du point de vue économique. Ces lignes achalandées seront nettement mieux desservies par des autobus articulés.

Impacts

L'acquisition d'autobus articulés vise l'augmentation de l'utilisation du transport en commun sur les principales lignes du réseau représentant un potentiel de croissance. Elle fait aussi partie des stratégies retenues par la STM pour mieux répondre aux attentes de la clientèle (ponctualité, régularité et diminution de l'entassement à bord).

Livraison des autobus

2008	
2009	58
2010	82
2011	62
2012	
TOTAL	202

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	
2008	
2009	47 702
2010	68 124
2011 et après	53 054

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	115 826
TOTAL	
Projet	168 880

Financement*Emprunt / R-078*

CT Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET : **301056**

Nature

Les travaux de réparation portent principalement sur la réfection du pavage et du drainage du terrain, sur l'architecture, la structure, la mécanique et l'électricité du bâtiment, sur le remplacement de vérins et divers autres travaux.

Justification

Les travaux de réfection sur ce bâtiment ont pour objectif le maintien opérationnel des installations pour les 20 prochaines années. Une évaluation de l'état de détérioration des systèmes et de l'enveloppe du bâtiment du centre de transport Frontenac a été réalisée par un consultant dans le cadre d'une inspection des infrastructures et des composantes de bâtiment. Cette évaluation de l'état physique a permis à la STM de constater la détérioration de certains éléments due au vieillissement et d'établir la nécessité de les restaurer en fonction de la gravité des détériorations ou de leur limite de vie utile. Les travaux de réparation permettront le maintien des opérations du centre de transport.

La priorité des interventions a été établie selon les critères suivants :

- // le maintien de l'intégrité des installations;
- // la mise en conformité aux codes et normes en vigueur;
- // la conservation de lieux adéquats pour le personnel afin d'éviter les arrêts de travail.

Impacts

En effectuant ces travaux, la STM s'assure de maintenir l'intégrité des installations et de respecter les normes et la réglementation en vigueur.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	
2008	
2009	4 000
2010	10 000
2011 et après	6 000

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	14 000
TOTAL	
Projet	20 000

Financement
Emprunt

Projet de mesures prioritaires pour autobus – Phases 1 à 4

NUMÉRO DE PROJET : 350001-02

Nature

Dans le cadre de l'amélioration des services de la STM incluse au Plan de transport de Montréal, la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau et un meilleur partage des infrastructures urbaines pour le transport en commun sont les actions privilégiées du projet. Ce dernier consiste à implanter une série de mesures prioritaires pour autobus sur plusieurs axes à fort achalandage du territoire de la Ville de Montréal. Selon le cas, ces mesures comprennent :

- // l'implantation de nouvelles voies réservées;
- // des modifications aux feux de circulation;
- // des modifications à la géométrie et au marquage des chaussées;
- // des pratiques de déneigement et de stationnement.

L'implantation des mesures prioritaires au cours des prochaines années se fera dans les axes suivants :

2007-2008 :	Saint-Michel;
2008-2009-2010 :	Beaubien, Rosemont;
2009-2010-2011 :	Notre-Dame;
2010-2011-2012 :	Henri-Bourassa, Sherbrooke Ouest, A-25;
2011-2012-2013 :	Côte-Vertu, Pierrefonds/St-Jean;
2012-2013-2014 :	Côte St-Luc, Grenet, Jean-Talon Est;
2013-2014-2015 :	Cavendish, Lacordaire;
2016 et après :	A-20, Sherbrooke au centre-ville, Newman, Brunswick, l'Acadie et Des Sources.

Justification

En plus d'améliorer la rapidité et l'efficacité du transport en commun dans les axes à fort achalandage, ce projet permet d'atteindre les objectifs suivants :

- // améliorer la ponctualité sur les lignes d'autobus visées, permettre des gains de temps et accroître la régularité du service dans le respect des normes de charge et ainsi relever l'indice de satisfaction de la clientèle;
- // hausser l'achalandage.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	2 776
2008	2 159
2009	2 284
2010	2 404
2011 et après	33 280

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	6 847
TOTAL	
Projet	42 903

Financement

Emprunt / CA-113

Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview

NUMÉRO DE PROJET : 350002

Nature

Le projet consiste à réaménager les terminus et points d'attente et à améliorer les conditions d'exploitation. Les interventions aux terminus existants permettront de corriger certains problèmes associés à l'exploitation ou à la sécurité opérationnelle.

Les améliorations prévues dans les terminus et les points d'attente peuvent inclure le réaménagement des aires d'exploitation et d'attente, de locaux ou de services auxiliaires et la modification du mobilier urbain.

Justification

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

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

Impacts

Ces projets généreront des impacts positifs pour l'entreprise, soit :

- // améliorer les conditions d'attente, l'information et la sécurité de la clientèle;
- // améliorer l'image de l'entreprise par la qualité de ses installations;
- // améliorer les conditions de circulation locale;
- // protéger la qualité de l'environnement urbain et rejoindre les préoccupations du milieu;
- // faciliter les mouvements des véhicules et augmenter la capacité d'accueil du site.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	25
2008	764
2009	207
2010	2 387
2011 et après	278

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	3 358
TOTAL	
Projet	3 661

Financement*Emprunt / CA-113*

Acquisition de 400 nouveaux abribus pour les années 2008-2012

NUMÉRO DE PROJET : **450000****Nature**

Il y a présentement sur le réseau de la STM plus de 8 600 arrêts d'autobus dont environ 32 % sont dotés d'un abribus. Le parc d'abribus, bien qu'il n'ait pas d'incidence directe sur l'achalandage, joue un rôle important dans la qualité du service offert à notre clientèle puisqu'il constitue un des premiers éléments d'accueil sur le réseau.

La STM reçoit entre 50 et 100 demandes d'installation d'abribus supplémentaires par année, et ce, tant de la part de notre clientèle que des municipalités et des arrondissements. Le programme actuel de remplacement des abribus existants ne suffit donc pas à la demande. Un des défis que s'est donné la STM est d'améliorer le confort de ses usagers à l'intérieur du réseau.

Pour ce faire, la STM installera à des endroits ciblés des abribus plus modernes et mieux adaptés aux nouvelles réalités du milieu urbain.

Justification

L'augmentation du parc d'abribus permettra de répondre aux besoins suivants :

- // s'intégrer dans les plans de revitalisation des artères des différents arrondissements et municipalités;
- // répondre aux demandes de la clientèle quant à l'ajout d'abribus à notre parc;
- // améliorer le sentiment de sécurité des clients en ayant des équipements mieux éclairés;
- // améliorer le confort de notre clientèle et offrir une meilleure accessibilité aux infrastructures de la STM.

Impacts

- // amélioration de la qualité du service offert;
- // meilleure accessibilité aux infrastructures de transport par une augmentation du taux de couverture des abribus par arrêt.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	
2008	814
2009	2 517
2010	3 456
2011 et après	7 226

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	6 787
TOTAL	
Projet	14 013

Financement
Emprunt

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

NUMÉRO DE PROJET : **529999**

Nature

Le projet consiste à rénover les infrastructures du Réseau des autobus afin de pallier les problèmes de vieillissement de ses actifs immobiliers et de permettre l'introduction de nouveaux véhicules et leurs nouvelles technologies.

Plus particulièrement, le projet vise l'agrandissement et le réaménagement du centre de transport Legendre, l'aménagement d'un Centre d'entretien majeur en carrosserie, ainsi que la relocalisation de l'atelier de camions.

Justification

L'objectif principal du projet est d'optimiser les infrastructures du Réseau des autobus pour mieux répondre aux impératifs d'entretien et d'exploitation des nouveaux véhicules à plancher surbaissé (APS) et à l'arrivée de véhicules articulés, tout en tenant compte des orientations opérationnelles et financières de la Société, telles que :

- // améliorer la performance de l'entretien des autobus par un gain d'efficacité découlant d'une révision des processus et par la construction de nouvelles installations polyvalentes;
- // se doter d'installations permettant l'entretien de véhicules avec carrosserie de fibre de verre et configurées de façon à recevoir des autobus articulés;
- // éviter des dépenses majeures pour la réfection de vieux bâtiments qui ne pourraient répondre aux besoins futurs du Réseau des autobus.

Impacts

Par ce réaménagement de ses infrastructures, la Société pourra augmenter l'efficacité de l'entretien des autobus, améliorer les conditions de travail des employés et se doter d'installations pouvant assurer l'entretien des différents types d'autobus.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	19 106
2008	40 541
2009	35 883
2010	144
2011 et après	

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	76 568
TOTAL	
Projet	95 674

Financement

Emprunt / R-055

Remplacement des systèmes d'exploitation (RSE)

NUMÉRO DE PROJET : 721759

Nature

Le projet vise à moderniser le système actuel de radiocommunication, à minimiser les conséquences des incidents sur le service, à acquérir un système d'aide à l'exploitation et un système d'information à la clientèle en temps réel au Réseau des autobus.

Justification

La STM s'est dotée en 1999 d'un plan intégré en trois étapes pour le renouvellement de ses systèmes d'exploitation. Ce plan favorisait l'intégration des données nécessaires à la planification et à la livraison du service. L'étape 1 (SAEIC1), terminée en 2003, a amené le renouvellement des outils de planification du service et d'information à la clientèle. L'étape 2 (SAEIC2), actuellement en cours, comprend l'installation des logiciels nécessaires à l'affectation des chauffeurs et à leur remplacement. L'étape 3 (anciennement SAEIC3 et maintenant RSE) vise la modernisation des autres systèmes d'exploitation au Réseau des autobus par le remplacement du système de radiocommunication, l'acquisition d'un système d'aide à l'exploitation et d'un système d'information à la clientèle en temps réel.

Le système de radiocommunication est en lien direct avec la satisfaction de la clientèle puisqu'il assure la prise en charge rapide d'un incident. Le système actuel a dépassé sa durée de vie utile et il est devenu difficile de s'approvisionner en pièces de rechange sur le marché primaire. De plus, il n'est plus adapté au contexte d'exploitation qui nécessite des fonctionnalités propres à un système d'aide à l'exploitation pour assurer adéquatement la répartition et l'acheminement des communications.

Finalement, afin d'améliorer la qualité du service régulier, le Réseau des autobus se doit d'avoir à sa disposition d'autres fonctionnalités qui lui permettront d'obtenir et de traiter l'information sur le déroulement de la livraison de son service en temps différé et en temps réel et d'en informer sa clientèle.

Impacts

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

Le système d'aide à l'exploitation permettra d'optimiser la gestion du Réseau des autobus et d'assurer une meilleure ponctualité et régularité du service par le suivi de l'adhérence à l'horaire, et fournira des outils d'aide à la régulation du service. Le système d'information à la clientèle indiquera en temps réel les heures corrigées de passage des autobus à la suite de la mise en place de mesures d'atténuation des écarts occasionnés par divers incidents affectant le service planifié. La qualité du service et la perception de la clientèle en seront grandement améliorées.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	0
2008	200
2009	18 116
2010	26 657
2011 et après	70 027

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	44 973
TOTAL	
Projet	115 000

Financement
Emprunt

—
Matériel roulant

—
Patrimoine immobilier et infrastructures

—
Machinerie, équipement et outillage

—
Fiches de projets

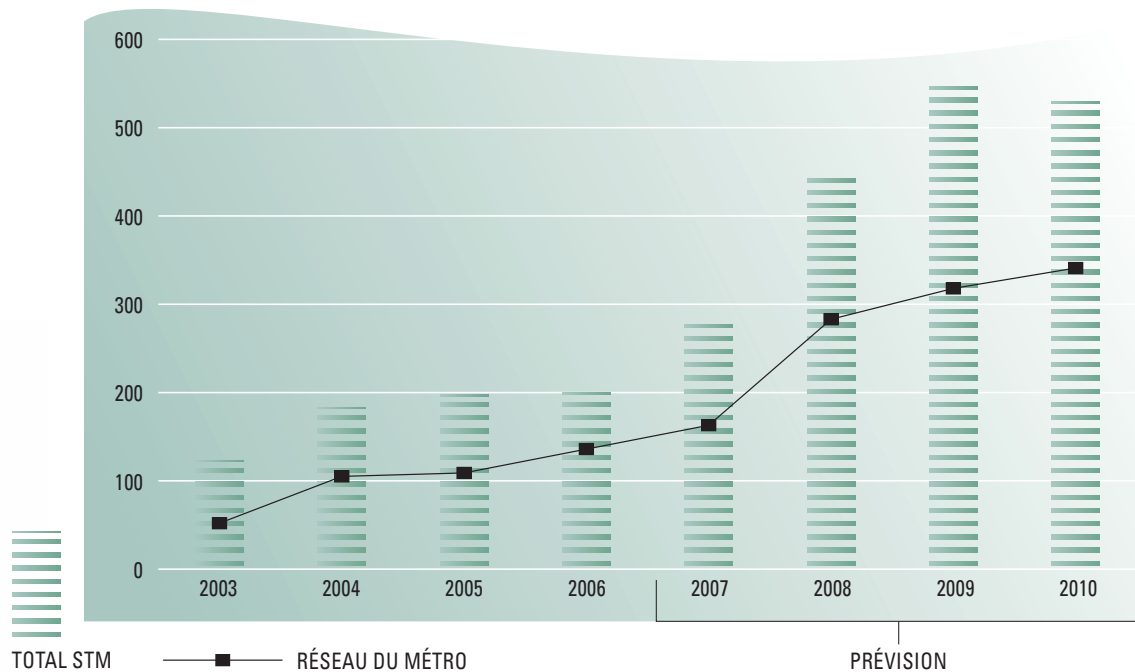
—

De 2008 à 2010, le montant à investir dans les installations représente plus de 61,5 % des investissements, soit 941,9 millions de dollars répartis comme suit :

- // le programme Réno-Systèmes Phases I et II pour 452,8 millions de dollars;
- // le programme Réno-Stations Phase II pour 55,7 millions de dollars;
- // la rénovation et le réaménagement intérieur des voitures MR-73 pour 7,8 millions de dollars;
- // divers projets de machinerie, d'équipement et d'outillage, dont le remplacement des récurveurs-aspirateurs, pour 2,2 millions de dollars;
- // l'acquisition de voitures de métro en vue du remplacement des voitures MR-63 pour 356,8 millions de dollars;
- // divers projets touchant le patrimoine immobilier pour 57,6 millions de dollars, dont la sécurité dans les transports en commun et certains travaux de sécurisation à la station de métro Berri-UQAM;
- // divers projets de développement informatique, de matériel roulant et de mises aux normes pour 9,0 millions de dollars.

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

(en millions de dollars)



Pour la période 2003-2007, les investissements dans le secteur du Réseau du métro ont représenté 56,6 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 564,0 millions de dollars. Les dépenses d'investissement reliées à la machinerie, les équipements fixes et l'outillage du métro ont été de 468,0 millions de dollars, soit 83 % des dépenses totales du secteur. Le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures a nécessité des investissements de plus de 40,8 millions de dollars, soit

l'équivalent de 7,2 % des dépenses du secteur. Le développement informatique a nécessité des investissements de l'ordre de 3,0 millions de dollars alors qu'un montant de 2,1 millions de dollars était dépensé pour le respect des normes environnementales et de santé et sécurité. Finalement, des investissements de l'ordre de 8,2 millions de dollars ont été dédiés aux véhicules de travaux (1,5 %), tandis que 41,9 millions de dollars ont été consacrés aux voitures de métro (7,4 %).

Matériel roulant

La Société prévoit renouveler son parc de voitures de métro MR-63, une des plus vieilles séries au monde, qui a atteint sa durée de vie utile de 40 ans en 2006. Les études d'ingénierie définissant les plans et devis ont débuté en 2005 et se poursuivront jusqu'en 2008. Ce programme de remplacement, évalué à plus de 1,2 milliard de dollars, a débuté en 2005 et s'échelonne jusqu'en 2013.

Depuis le 28 avril 2007, le métro de Montréal compte trois nouvelles stations grâce au prolongement à Laval, pour un total de 68 stations. Afin de répondre à l'augmentation de l'achalandage en provenance de Laval, la Société procède au réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73. Ce projet augmentera la capacité de transport des voitures, maintiendra l'intérieur des voitures en bon état et contribuera à améliorer la satisfaction de la clientèle. Ce projet se terminera en 2008.

Patrimoine immobilier et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 68 stations et ses 71 kilomètres de tunnels, l'actuel Réseau du métro représente un actif important exigeant des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et les remplacements 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 113,3 millions de dollars.

Entre 1996 et 1999, la STM réalisait la première phase du programme Réno-Stations qui touchait principalement les stations et les tunnels du réseau initial. Par contre, les structures auxiliaires du métro n'ont fait l'objet d'aucun programme de réfection.

Or, il a été constaté que les structures auxiliaires de l'ensemble du réseau, les 39 stations des prolongements non touchées par le programme Réno-Stations Phase I, de même que plusieurs portions de la voûte des prolongements présentent aussi des signes de détérioration avancée.

La STM a initié la deuxième phase du programme Réno-Stations visant en priorité l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les stations des prolongements du réseau, la restauration des infrastructures ciblées (stations des prolongements, structures auxiliaires, tunnels et œuvres d'art), ainsi que la mise aux normes des systèmes de prévention d'incendie, des stations des prolongements. Ce projet s'échelonne sur plus de cinq ans au coût total de 77,8 millions de dollars, dont 55,7 millions seront dépensés de 2008 à 2010. Ce projet inclut maintenant l'installation de tuiles avertissantes.

De plus, dans le cadre du programme fédéral de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageur et du transport en commun, la STM a présenté plusieurs projets liés à la sécurité dans les transports en commun. Ces projets comprennent les mesures de prévention suivantes : l'installation de vidéosurveillance (dans les stations, les tunnels, les loges, etc.), la sécurisation des accès, un programme de formation et de sensibilisation en sécurité pour les employés de la STM et l'implantation d'un logiciel d'analyse d'images. Ces projets de sûreté et de sécurité dans le Réseau du métro sont évalués à 17,7 millions de dollars.

Machinerie, équipement et outillage

Le programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la réfection majeure des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant.

La majorité des équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint, et parfois dépassé, la durée de leur vie utile. De plus, les différents systèmes, notamment le contrôle des trains, montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets ad hoc, dont quelques-uns sont encore en cours (7,2 millions de dollars pour la période 2008-2010), a déjà permis le remplacement ou la réfection majeure de certains équipements fixes du métro. Or, l'envergure des travaux ne permet plus de mener des projets ponctuels qui apportent des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

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 de conserver la fiabilité, 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 se terminera en 2008 et une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements a déjà été constatée. Les coûts estimés pour les Phases I et II sont de plus de 937,6 millions de dollars, alors qu'une Phase III est prévue de 2011 à 2015, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des équipements de ventilation, d'énergie d'exploitation et des appareils de la voie.

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

NUMÉROS DE PROJET : **290011** ET **290012****Nature**

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

Justification

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

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

Les Phases I et II représentent 937,6 millions de dollars incluant le contrôle des trains.

Impacts

- // amélioration de la fiabilité, du maintien, 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 sentiment de sécurité de la clientèle (surveillance vidéo);
- // amélioration du temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	471 989
2008	155 649
2009	149 014
2010	140 946
2011 et après	20 000

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	445 609
TOTAL	
Projet	937 598

Financement*Emprunt / CA-116 et R-058*

Acquisition de voitures de métro – Bureau de projet MR-08

NUMÉRO DE PROJET : **230005****Nature**

L'acquisition de 315 voitures de métro servira à remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 mises en service en 1966. Le nombre de voitures sera réévalué avant l'appel d'offres pour s'assurer de répondre à la croissance de l'achalandage. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, l'aménagement des nouvelles voitures sera étudié afin d'améliorer la fonctionnalité et l'attrait du transport en commun pour la population.

Justification

Les voitures MR-63 totalisent plus de 3 000 000 de kilomètres et leur fiabilité peut se dégrader rapidement, entraînant des problèmes de régularité et de disponibilité du service, ce qui affecterait directement le degré de satisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures MR-63 au-delà de 40 ans. Il est actuellement prévu que la dernière voiture devrait être retirée du service en 2013.

La croissance de l'achalandage depuis quelques années a requis la mise en service de plus de trains. Le réaménagement des MR-73 permet d'absorber une partie de l'augmentation de l'achalandage occasionnée par l'ouverture des stations à Laval. Le remplacement des voitures MR-63 par des voitures de plus grande capacité et la détermination du nombre exact de voitures à acquérir devrait permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour satisfaire aux exigences de l'offre de service.

Impacts

L'acquisition de voitures de métro permettra d'améliorer le service à la clientèle ainsi que la fiabilité et la régularité du service offert. Ces nouvelles voitures offriront aussi une plus grande accessibilité aux personnes à mobilité réduite, tout en étant plus confortables. Ce projet améliorera la diffusion de l'information aux passagers et l'image de la STM. Le coût global du projet est estimé à 1,2 milliard de dollars, incluant les frais financiers, et sera dépensé de 2005 à 2013.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	12 042
2008	71 949
2009	112 353
2010	172 539
2011 et après	772 854

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	356 841
TOTAL	
Projet	1 141 737

Financement*Emprunt R-042 (Bureau de projet seulement)*

Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73

NUMÉRO DE PROJET : 683169

Nature

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

Justification

Depuis quelques années, le métro a connu une augmentation de son achalandage, et ce, particulièrement sur la ligne 2 où la capacité maximale de transport est presque atteinte. De plus, depuis le prolongement de la ligne 2 vers Laval, le matériel roulant est utilisé au maximum de sa disponibilité et l'intervalle entre deux trains est au minimum.

La solution retenue est donc d'accroître la capacité réelle de chargement en modifiant l'aménagement intérieur des voitures. L'objectif est d'augmenter la capacité de 10 % tout en maintenant la satisfaction de la clientèle. On prévoit avoir complété le réaménagement de 320 voitures de métro MR-73 au 31 décembre 2007. Les 103 autres voitures de métro MR-73 devraient être complétées au 31 décembre 2008.

La Société pourra donc offrir à sa clientèle des voitures sécuritaires, propres et accueillantes.

Impacts

Ce projet entraînera les impacts positifs suivants pour l'entreprise :

- // augmenter la capacité de transport de passagers par train;
- // améliorer la qualité de l'image de l'entreprise;
- // améliorer le confort de la clientèle;
- // améliorer la sécurité des passagers en service voyageur;
- // générer des économies financières à moyen terme;
- // rendre disponible un emplacement pour les personnes à mobilité réduite;
- // améliorer la propreté et le maintien du matériel roulant;
- // permettre aux voitures MR-73 d'atteindre 40 ans de vie utile.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	21 072
2008	7 812
2009	
2010	
2011 et après	

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	7 812
TOTAL	
Projet	28 884

Financement*Emprunt / R-045*

Programme Réno-Stations – Phase II

NUMÉRO DE PROJET : 634370

Nature

Ce programme assurera :

- // la rénovation des structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Il n’y a jamais eu de programme de réfection pour ces structures. Les travaux prévus consistent principalement à réparer les zones de béton détérioré, lâche ou fissuré, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles et les paliers d’accès requis pour entretenir les équipements fixes, à remplacer les équipements électriques désuets, à remplacer la tuyauterie et à effectuer des travaux d’aménagement extérieur;
- // la rénovation des diverses stations des prolongements du métro qui présentent des signes de détérioration avancée causée par l’infiltration d’eau souterraine et le sel de déglçage sur les structures, les finis de plancher et les marches d’escaliers;
- // la rénovation des tunnels des prolongements du métro qui affichent des signes de détérioration;
- // la rénovation des canalisations de drainage des voûtes des stations de métro pour débloquer les drains forcés existants jusqu’à la paroi rocheuse et installer de nouvelles canalisations;
- // l’installation de tuiles avertissantes facilitant l’accès aux personnes ayant une déficience visuelle dans les stations du réseau initial et des prolongements. De plus, la mise à niveau des bandes de signalisation pour les escaliers fixes est prévue pour les stations du prolongement;
- // la restauration des œuvres d’art du métro;
- // la réfection et l’amélioration de l’éclairage en station;
- // la réfection et la mise à niveau des panneaux d’alarme-incendie.

Justification

La Phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement les stations et les tunnels du réseau initial. Pour la Phase II, en incluant les montants prévus pour la gestion de projet et le transport en tunnel, un investissement majeur de 77,8 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection des 28 stations du prolongement des lignes 1 et 2 mises en service depuis 1976, des structures auxiliaires du Réseau du métro et du tunnel. En 2005, le programme Réno-Stations incluait le projet de réfection du système de drainage de la voûte en station, ainsi que le remplacement des panneaux d’alarme-incendie et la restauration de certaines œuvres d’art.

Devant l’envergure des travaux d’entretien à réaliser, tous les projets relatifs aux stations et au tunnel des prolongements de même qu’aux structures auxiliaires du métro ont été regroupés à l’intérieur d’un même programme. Tous les travaux de rénovation seront effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l’exploitation.

Programme Réno-Stations – Phase II (suite)

NUMÉRO DE PROJET : **634370**

Impacts

La réalisation de ce projet permettra :

- // de maintenir l'intégrité des installations;
- // de minimiser les interventions curatives;
- // de mettre en conformité aux normes et à la réglementation en vigueur;
- // d'avoir des installations sécuritaires et fonctionnelles.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	18 339
2008	12 818
2009	22 036
2010	20 829
2011 et après	3 726

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	55 683
TOTAL	
Projet	77 748

Financement
Emprunt R-027-1



Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre d'entretien du matériel roulant du métro

NUMÉRO DE PROJET : **721849**

Nature

- // Ajout d'une voie extérieure sur rail (voie 1)
- // Ajout de vérins sur la voie 2

Justification

Le remplacement récent des drisines de la série 300 par des tracteurs beaucoup plus lourds (38 000 lb) et l'augmentation du parc de véhicules de travaux viennent modifier les besoins opérationnels. Le manque de disponibilité des élévateurs de grande capacité devient donc un problème majeur pour cet atelier.

Le service de l'entretien du matériel roulant (EMR) est responsable de l'entretien des véhicules de travaux, dont 25 tracteurs diesel. Il pratique un entretien préventif (bisannuel et annuel) et un entretien curatif lorsque survient un bris.

L'acquisition de véhicules non rétractables requiert l'ajout d'une voie accessible par rail (voie 1), ainsi que l'ajout de vérins à la voie 2, soit celle munie de cuves de lavage, pour assurer le nettoyage sous les véhicules, et ce, dans le but de maintenir la fiabilité et la disponibilité des véhicules de travaux.

Impacts

Optimisation de la disponibilité des véhicules de travaux pour permettre leur utilisation dans des projets tels que Réno-Systèmes et pour effectuer l'entretien des équipements fixes (EEF) et des équipements en tunnel.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	154
2008	942
2009	995
2010	
2011 et après	

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	1 937
TOTAL	
Projet	2 091

Financement
Emprunt R-082



—
Machinerie, équipement et outillage

—
Matériel informatique

—
Matériel roulant

—
Fiches de projets

Le secteur Administratif comprend les projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique, de matériel roulant et des projets de patrimoine immobilier et d'infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Autobus ou Métro. Un montant de 74,5 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2008 à 2010, représentant 4,8 % des investissements totaux pour cette période. Les principaux projets du secteur Administratif sont :

- // la mise en place d'un système de vente et de perception pour 45,6 millions de dollars;
- // le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour 11,1 millions de dollars;
- // l'acquisition et l'implantation de systèmes informatiques (10,7 millions de dollars), dont un module de formation en ligne « E-Learning » (3,9 millions de dollars), l'amélioration de la performance (3,2 millions de dollars) et l'optimisation des processus d'affaires (3,6 millions de dollars);
- // le réaménagement de la Tour GR pour 6,8 millions de dollars et autres travaux à l'atelier Villeray (0,3 million de dollars).

De plus, nous présentons dans ce secteur les projets financés par le budget d'exploitation de minibus pour le transport adapté et par le fonds de roulement, pour un total de 16,4 millions de dollars, représentant 1 % des investissements totaux :

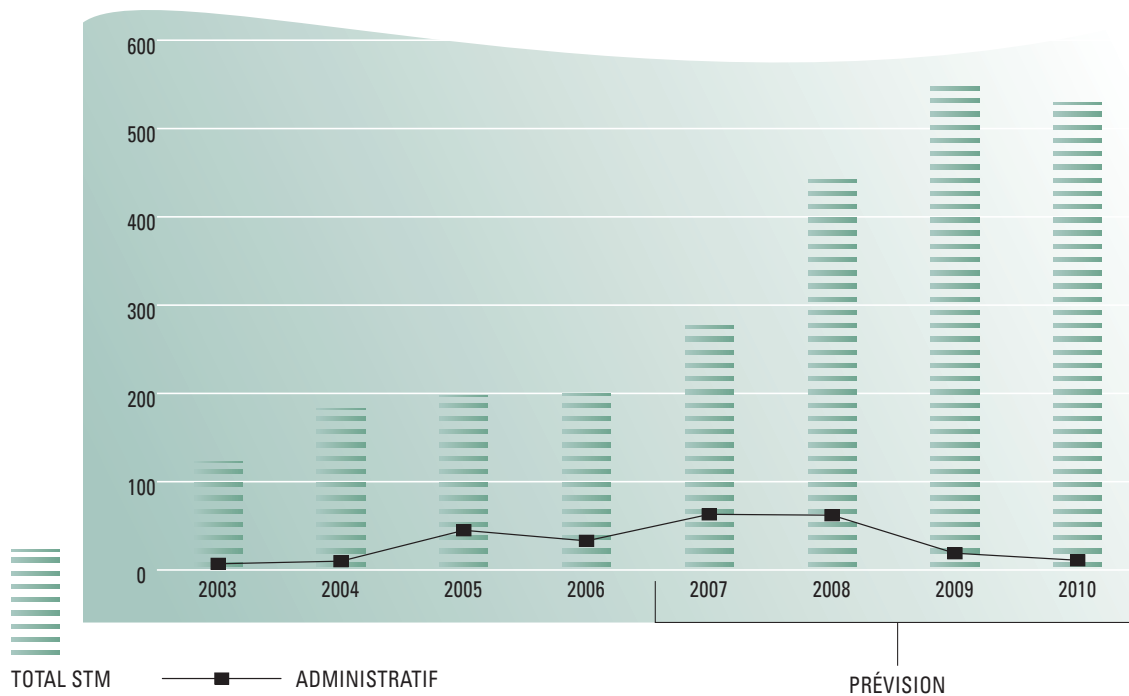
- // les projets financés par le fonds de roulement pour 11,7 millions de dollars;
- // l'achat de minibus urbains destinés au transport adapté pour 4,7 millions de dollars.

Le total des investissements pour les trois prochaines années dans le secteur Administratif et Autres représente 90,9 millions de dollars, soit 5,9 % des investissements totaux.

De 2003 à 2007, dans le secteur Administratif, nous retrouvons les projets financés par diverses sources de fonds qui, pour l'ensemble, représentent 15,9 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 158,6 millions de dollars ont été investis, dont 116,8 millions dans le système de vente et de perception.

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

(en millions de dollars)



Machinerie, équipement et outillage

Au cours des trois prochaines années, 45,6 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 50,2 % du total des investissements du secteur.

Cet investissement est directement lié à la modernisation et au développement du système de vente et de perception pour les réseaux des autobus et du métro afin d'offrir à la clientèle un système adapté à ses besoins.

Matériel informatique

Au cours des trois prochaines années, 16,1 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 17,7 % du total des investissements du secteur.

La Société prévoit mettre en place des projets d'amélioration de la performance qui répondent à quatre enjeux précis : l'optimisation de la gestion des garanties, l'optimisation des stocks, la gestion des revenus et recettes et la gestion de la main-d'œuvre. L'investissement prévu est de 3,2 millions de dollars.

La Société prévoit aussi développer une stratégie alternative de formation, appelée « E-Learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne aux participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu est de 4,0 millions de dollars.

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) prévoit au cours des trois prochaines années le remplacement de micro-ordinateurs, de logiciels et périphériques et de composantes désuètes de l'infrastructure technologique. L'objectif de ce projet est d'assurer la disponibilité et la fiabilité des systèmes de l'entreprise et le montant prévu est de 5,9 millions de dollars.

Finalement, la Société prévoit une mise à niveau majeure en 2009 du système intégré d'entreprise (SAP) et le montant prévu pour ce projet est de 1,5 million de dollars.

Matériel roulant

Au cours des trois prochaines années, 15,8 millions de dollars seront investis en matériel roulant, soit 17,4 % du total des investissements du secteur.

Cet investissement est directement lié au remplacement et à l'ajout de véhicules de service (11,1 millions de dollars). Les remplacements visent les véhicules ayant atteint leur durée de vie économique. De plus, un montant de 4,7 millions de dollars est prévu pour le remplacement de minibus au transport adapté.

Système de vente et de perception

NUMÉRO DE PROJET : **18503**

Nature

Le projet vise la mise en place d'un système de vente et de perception afin d'améliorer la perception et la sécurité des recettes et d'offrir à la clientèle un réseau de vente mieux adapté à ses besoins.

Justification

En raison du contexte métropolitain dans lequel œuvre la Société et du fait que les systèmes de vente et de perception des autres autorités organisatrices de transport en commun ne répondent que partiellement aux attentes, ces autorités ont manifesté leur intérêt à participer à l'implantation et à l'exploitation du nouveau système de vente et de perception.

La problématique – vente de titres

Les pertes monétaires engendrées par l'indisponibilité de titres à vendre dans le métro et dans les agences, ainsi que les coûts élevés du système de ravitaillement et de conciliation des recettes provenant de la vente des titres ont conduit la STM à revoir ses modes de fonctionnement. L'analyse de la situation a amené l'entreprise à mettre de l'avant un projet en vue d'optimiser le système de vente et de ravitaillement dans le métro.

La problématique – perception

Plusieurs études effectuées au cours des dernières années ont démontré la vulnérabilité de la STM en regard de la fraude et ont mis en évidence la faiblesse du contrôle visuel pouvant être exercé par le personnel. La multitude de titres devant être contrôlés visuellement, la vétusté des équipements de perception à bord des autobus, le caractère limité des informations de gestion, l'unicité de certains équipements de perception, l'évolution des technologies et le prolongement du métro, sont quelques-uns des facteurs qui obligent la Société à revoir en profondeur ses systèmes de vente et de perception actuels.

Impacts

Les impacts produits par l'implantation et l'exploitation du système de vente et de perception se feront sentir sur le plan de l'amélioration de la perception, de la sécurité des recettes et du service à la clientèle, ainsi que sur le plan de la performance opérationnelle, de la flexibilité tarifaire et de l'intégration du transport.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	116 832
2008	42 367
2009	2 344
2010	892
2011 et après	

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	45 603
TOTAL	
Projet	162 435

Financement
Emprunt R-010

FICHES DE PROJETS

Remplacement et ajout de véhicules de service

NUMÉROS DE PROJET : **500205, 5003135, 5003136, 50004069-02, 503318****Nature**

Le projet vise le remplacement des véhicules de service qui ont atteint leur durée de vie utile.

Justification

La STM gère un parc de 405 véhicules de service réguliers. Afin d'assurer leur remplacement lorsqu'ils atteindront la fin de leur cycle de vie économique, des investissements annuels sont nécessaires. Le groupe de la gestion du parc détermine quels véhicules doivent être remplacés et s'assure de leur utilisation optimale.

Impacts

La bonne gestion du parc de véhicules de service permet à la STM de répartir des coûts sur plusieurs années et d'éviter les fluctuations importantes de ses investissements. Elle permet aussi de maintenir le parc en bon état et de minimiser les coûts d'exploitation.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	8 508
2008	5 252
2009	3 171
2010	2 677
2011 et après	1 462

Admissible à une subvention**Résumé des dépenses**

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	11 100
TOTAL	
Projet	21 070

Financement

Emprunts R-038; R-056; R-070; R-088

Implantation de systèmes informatiques supportant l'amélioration de la performance

NUMÉRO DE PROJET : **530871**

Nature

Le projet consiste à implanter des systèmes informatiques et à mettre en place des processus basés sur les meilleures pratiques de gestion. Il vise quatre enjeux précis :

- // l'optimisation de la gestion des garanties;
- // l'optimisation des stocks;
- // la gestion des revenus et recettes;
- // la gestion de la main-d'œuvre.

Justification

L'ensemble du projet d'amélioration de la performance met en place des systèmes informatiques supportant les processus basés sur les meilleures pratiques de gestion qui répondent aux besoins particuliers de l'environnement de la STM.

Impacts

L'optimisation de la gestion des garanties augmentera la récupération des sommes dues et réduira les coûts d'entretien des autobus.

L'optimisation des stocks réduira la quantité de biens en stock, améliorera la disponibilité des biens opérationnels critiques, ainsi que la satisfaction de la clientèle.

La gestion des revenus diminuera les coûts de financement à court terme et générera des économies découlant de l'optimisation de l'approvisionnement des titres. De son côté, la gestion des recettes réduira le temps de connaissance des recettes voyageurs, tout en réduisant les risques associés à l'utilisation de systèmes informatiques désuets.

La gestion de la main-d'œuvre inclut la gestion de la rémunération et de la formation, ainsi que la planification de la main-d'œuvre et la mise en place de processus de gestion de la relève.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	797
2008	1 027
2009	1 134
2010	1 018
2011 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	3 179
TOTAL	
Projet	3 976

Financement
Emprunt R-077

Implantation de la formation en ligne « E-Learning »

NUMÉRO DE PROJET : **350007****Nature**

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

Justification

Au cours des prochaines années, des défis importants devront être relevés sur le plan de la formation. L'importance des départs à la retraite dans tous les métiers et les nombreux projets de la STM viendront créer une pression qui l'oblige à envisager des modes alternatifs de transmission, de développement et de maintien des compétences. Dans ce contexte, le « E-Learning » et le système de soutien à la tâche permettront de répondre à des enjeux d'efficacité et d'allocation des ressources.

Impacts

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

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

Il est également reconnu que le système de soutien à la tâche génère les bénéfices suivants :

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	
2008	813
2009	1 917
2010	1 220
2011 et après	2 298

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	3 950
TOTAL	
Projet	6 248

Financement
Emprunt

Travaux de réfection à la Tour Grande Révision – Plateau Youville

NUMÉROS DE PROJET : **1066, 1405, 165 ET 823**

Nature

La Tour Grande Révision, construite en 1983, est un bâtiment administratif intégré dans le vaste ensemble d'ateliers de réparations formant le complexe du Plateau Youville. Le projet consiste à procéder au remplacement des composantes de bâtiment suivantes :

- // les systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (systèmes CVAC);
- // les plafonds acoustiques;
- // la fenestration et l'isolation des bas de murs;
- // les finis de plancher.

Justification

Une étude produite en 2004 a démontré que les systèmes CVAC en place ont dépassé leur durée de vie utile, les rendant moins performants et plus dispendieux sur le plan de l'entretien. Également, les systèmes en place ne répondent plus aux exigences en matière de qualité de l'air.

À la suite de divers travaux de réaménagement des aires de travail et d'entretien des systèmes CVAC, les plafonds acoustiques se trouvent dans un état passablement dégradé. À titre d'exemple, le système de suspension est non aligné et non d'aplomb et on observe un jaunissement et un gondolement des tuiles attribuables à des problèmes d'humidité.

Une inspection approfondie d'une fenêtre par deux firmes externes en 2006 a démontré que les fenêtres existantes sont rendues à la fin de leur vie utile. Plusieurs anomalies ont été observées sous la fenestration dans l'assemblage des matériaux, expliquant les problèmes d'infiltration d'air et d'eau.

Le tapis servant principalement de fini de plancher a atteint sa fin de vie utile aux étages 2, 3 et 5 de la Tour. Le tapis actuel a plus de vingt ans et présente des signes de vieillissement avancé.

Impacts

La réalisation de ces travaux permettra à la STM de minimiser les interventions curatives, d'assurer le maintien de l'intégrité de ses installations et de se conformer aux normes et à la réglementation en vigueur.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2007 et avant	282
2008	3 993
2009	2 767
2010	
2011 et après	

Admissible à une subvention

Résumé des dépenses

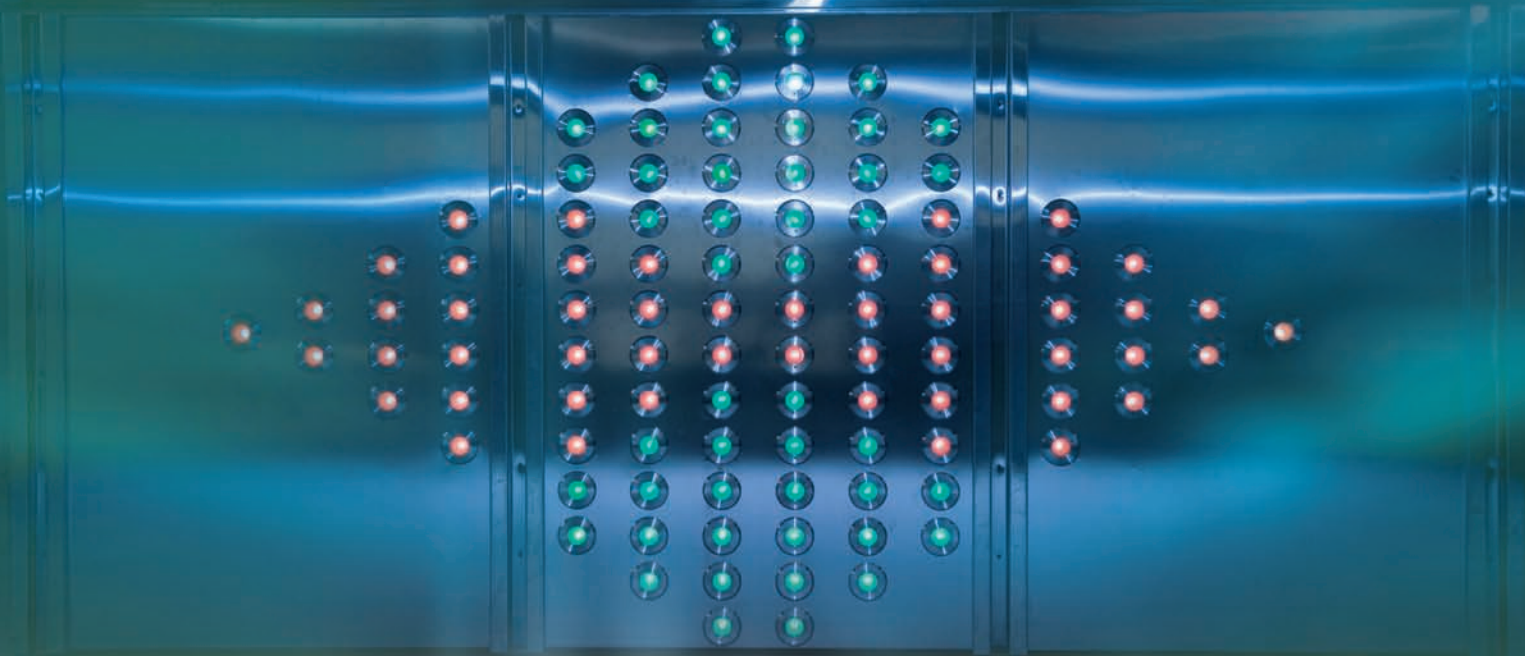
(en milliers de dollars)

TOTAL	
2008-2010	6 760
TOTAL	
Projet	7 042

Financement

Emprunt R-066-1





Programme de financement

Impact des dépenses d'investissement
sur l'endettement

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

Impact des dépenses d'investissement
sur le budget d'exploitation

Programme de financement

Les besoins de financement à long terme des prochaines années représentent la portion capitalisable des investissements nécessaires au remplacement ou à la rénovation des actifs vieillissants, afin d'offrir un service adapté aux besoins de la clientèle. Ceux-ci auront un impact important sur l'endettement et sur le service de la dette.

L'estimation des besoins de financement à long terme est établie en tenant compte des prévisions d'investissements, de la capacité de réalisation, ainsi que des délais pour obtenir toutes les autorisations requises pour la réalisation des projets. Ces montants incluent les frais financiers et tiennent compte des subventions au comptant provenant de nos partenaires financiers par le biais de tous les nouveaux programmes.

Programme de financement par secteur

(excluant la dette reliée aux trains de banlieue – en millions de dollars)

Estimation des besoins de financement à long terme	2008	2009	2010
Réseau des autobus	94,8	104,3	42,3
Réseau du métro	260,9	292,9	336,8
Secteur Administratif	4,0	4,5	2,2
Frais financiers	17,3	19,3	18,3
Total	377,0	421,0	399,6
PROGRAMME DE FINANCEMENT ⁽¹⁾	400,0	400,0	400,0

⁽¹⁾ Tient compte d'un solde à financer au 31 décembre 2007.

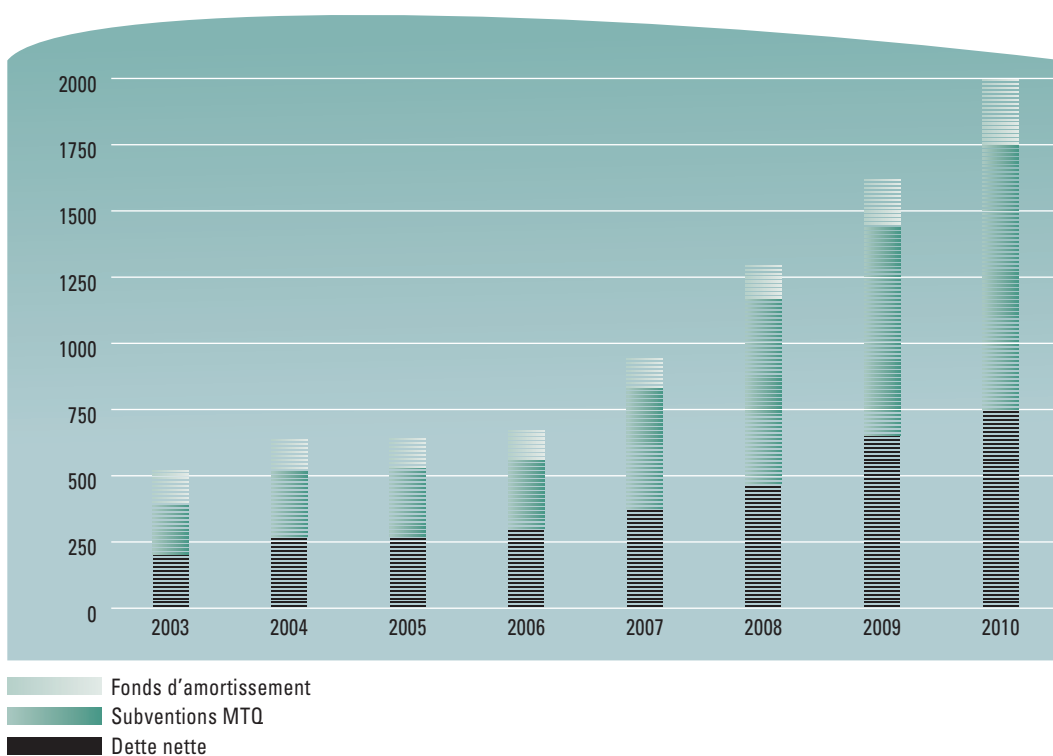
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement

De 2003 à 2007, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 18,35 %. Pour la période 2008-2010, elle passera à 36,66 %, reflétant le niveau important des investissements nécessaires au maintien des actifs.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation totalisera 951,2 millions de dollars (avant subvention) en 2007 et 1 997,3 millions de dollars en 2010. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

Endettement

(excluant la dette reliée aux trains de banlieue – en millions de dollars)



	2003	2004	2005	2006	PRÉVISION			
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Fonds d'amortissement	126,2	119,4	121,0	113,6	122,6	135,1	177,1	249,5
Subventions MTQ	193,6	256,6	259,2	263,5	456,3	699,8	799,0	1 001,3
Dette nette	200,1	266,4	267,5	295,3	372,3	466,5	646,8	746,6
Total	519,9	642,4	647,7	672,4	951,2	1 301,4	1 622,9	1 997,4

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 105,5 millions de dollars en 2007 pour atteindre 234,2 millions de dollars en 2010. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 40,64 % par rapport à 3,16 % pour la période de 2003 à 2007. Cette augmentation est toutefois atténuée par la venue de nouveaux programmes de subventions. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ces actifs.

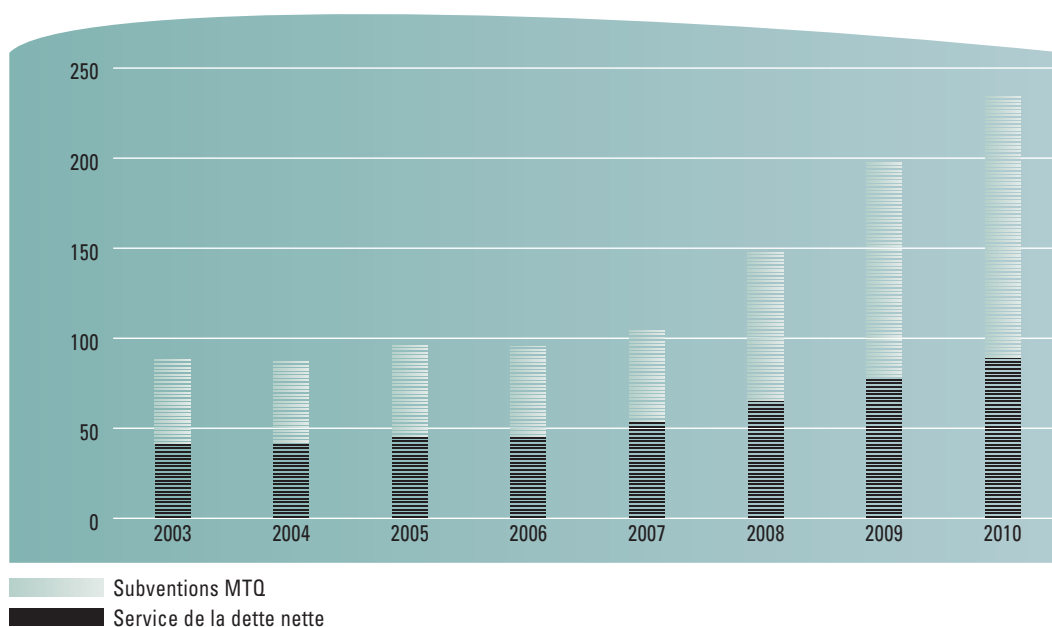
La portion du service de la dette admissible à une subvention passera donc de 52,4 % pour la période de 2003 à 2007 à 59,5 % pour la période 2008-2010.

La portion des dépenses d'exploitation dédiée au service de la dette était en moyenne de 6,19 % pour la période de 2005 à 2007. Ce ratio passera à 6,65 % en 2008, à 7,87 % en 2009 et à 8,61 % en 2010, bien en deçà de la cible de 16 % que la Société s'est fixée. Cette cible est aussi celle de la Ville de Montréal telle que présentée dans sa politique de gestion de la dette. Il est important de mentionner que la Ville de Montréal est garante des emprunts de la STM.

En 2008, le service de la dette nette sera de 64,7 millions de dollars, représentant une augmentation de 11,5 millions de dollars par rapport à 2007. Par la suite, le nouveau service de la dette nette sera de 78,1 millions de dollars en 2009 et de 89,0 millions de dollars en 2010, tel que présenté ci-après :

Évolution du service de la dette

(excluant le service de la dette reliée aux trains de banlieue – en millions de dollars)



	2003	2004	2005	2006	2007	PRÉVISION		
						2008	2009	2010
Service de la dette brute	89 154	87 493	95 888	95 528	105 536	147 330	197 634	234 194
Subventions MTQ	48 337	45 689	50 855	50 763	52 281	82 586	119 533	145 167
Service de la dette nette	40 817	41 804	45 033	44 765	53 255	64 744	78 101	89 027

Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation

Tous les secteurs

(en millions de dollars)

	Prévision 2007	2008	2009	2010	2008 - 2010
Émissions courantes (excluant les trains)					
Service de la dette brute	105,5	131,2	128,2	110,9	370,3
Subventions	52,3	72,5	71,7	64,0	208,2
Service de la dette nette	53,2	58,7	56,5	46,9	162,1
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brute	0,0	16,1	69,4	123,3	208,8
Subventions	0,0	10,1	47,8	81,2	139,1
Service de la dette nette	0,0	6,0	21,6	42,1	69,7
Total du service de la dette					
Service de la dette brute	105,5	147,3	197,6	234,2	579,1
Subventions	52,3	82,6	119,5	145,2	347,3
Service de la dette nette	53,2	64,7	78,1	89,0	231,8
Remboursement du fonds de roulement	1,2	1,4	1,7	1,7	4,8
Impact net sur le budget d'exploitation	54,4	66,1	79,8	90,7	236,6
Trains de banlieue					
<i>(en millions de dollars)</i>					
	2007	2008	2009	2010	2008 - 2010
Total du service de la dette					
Service de la dette brute	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Subventions	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Service de la dette nette	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0



No DS FIN 001
20 octobre 2003
Finances et approvisionnements

1.0 OBJECTIFS

La présente directive sectorielle définit et précise les critères de capitalisation afin d'assurer une comptabilisation adéquate des immobilisations de la Société. Ses principaux objectifs sont :

- orienter la Société dans l'identification et la comptabilisation adéquate de ses immobilisations;
- uniformiser la capitalisation des immobilisations en établissant des règles claires;
- identifier les catégories d'immobilisations et la durée de vie aux fins de l'amortissement.

2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

La présente directive sectorielle s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le *Manuel de présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

Les définitions de la terminologie comptable utilisée dans la présente sont montrées à l'Annexe 1.

3.0 PRINCIPES

3.1 Critères de capitalisation

La Société comptabilise à titre d'immobilisations les **actifs** qui répondent aux critères suivants :

- ils ont été acquis, construits, développés ou mis en valeur en vue d'être utilisés de façon durable, soit une **durée de vie utile** supérieure à (3) trois ans; ET
- **ils procurent des avantages économiques futurs, ils sont destinés à être utilisés pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société, ils ont pour effet d'augmenter la durée d'utilisation originale ou d'accroître la capacité de service d'une immobilisation existante; ils ne doivent pas être destinés à être vendus dans le cours normal des activités de la Société; ET**
- ils ont un coût d'acquisition ou comportent des améliorations supérieur à 50 000 \$.

Dans la majorité des cas, l'immobilisation est inscrite au programme triennal des immobilisations de la Société.

3.2 Améliorations

La Société capitalise également à titre d'immobilisations, les améliorations portées à ses immobilisations.

3.3 Regroupements d'actifs

La Société considère que les critères de capitalisation s'appliquent sur l'ensemble résultant d'un regroupement d'actifs de même nature et non sur chacun des éléments le constituant. Ainsi, le choix de capitaliser sera fonction du respect de ces critères et de la valeur monétaire résultant de ce regroupement.

3.4 Exclusion

Une dépense ne répondant pas aux principes énoncés ci-dessus ainsi que les dépenses d'entretien et de réparation sont considérées comme des dépenses d'exploitation et doivent être exclues du bilan de la Société.

Le mode de financement utilisé pour financer l'actif ou la dépense ne constitue pas un critère de capitalisation à considérer dans le processus de détermination d'une immobilisation. Seuls les critères ci-dessus devraient être pris en compte.

3.5 Cession

Lors de la cession ou de la mise au rebut d'une immobilisation, le coût d'acquisition et l'amortissement cumulé de ce bien doivent être radiés des livres de la Société.

3.6 Présentation

La Société présente ses immobilisations au bilan et par grandes catégories, par voie de notes aux états financiers, telles que présentées à l'Annexe 2.

3.7 Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

À moins que l'utilisation prévue de l'immobilisation ne préconise le contraire, la méthode d'amortissement utilisée par la Société est la méthode linéaire, basée sur la durée de vie utile de l'immobilisation.

La durée de vie utile est établie par catégories d'immobilisations telles que défini à l'Annexe 2.

Les immobilisations en cours ne sont pas amorties. L'amortissement débute lors de la mise en service de celles-ci, soit à la date du transfert de l'immobilisation en cours vers la catégorie d'immobilisation finale appropriée.

3.8 Terrains

À des fins municipales, le coût du terrain fait partie de l'immobilisation servant à rendre des services municipaux. Conséquemment, le terrain rattaché à une immobilisation est amorti suivant le même taux applicable à l'immobilisation concernée.

3.9 Location - acquisition

L'actif financé par un contrat de location-acquisition est capitalisable en autant que :

- les avantages et les risques rattachés à la propriété sont, selon les termes du bail, transférés à la Société;
- le contrat prévoit le transfert de la propriété à la Société à l'expiration du bail;
- le bail contient une clause d'option d'achat à un prix de faveur.

4.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par le trésorier de la Société.

5.0 RÉFÉRENCE

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

Historique : – Adoption : 2002 - 06 - 07
– Révision : 2003 - 04 - 07
– Révision : 2003 - 10 - 20

Terminologie comptable

Actif

Les actifs sont les ressources économiques sur lesquelles la Société exerce un contrôle par suite d'opérations ou de faits passés, et qui sont susceptibles de lui procurer des avantages économiques futurs.

Améliorations

Les améliorations qui seront capitalisées sont celles permettant d'accroître le potentiel de service d'une immobilisation.

Le potentiel de service est accru lorsqu'on peut mesurer :

- une augmentation de la capacité de production,
- une augmentation de la durée de vie utile,
- une réduction des frais d'exploitation afférents,
- une amélioration de la valeur économique des extrants.

Amortissement

L'amortissement constitue la répartition du coût de l'actif sur les exercices au cours desquels il peut rendre des services à l'entreprise.

Amortissement cumulé

L'amortissement cumulé correspond au cumul de l'amortissement annuel d'un actif durant sa durée de vie utile.

Cession

Vente, destruction, vol, perte, mise au rancart ou expropriation d'un actif immobilisé.

Coût d'acquisition de l'actif immobilisé

Le coût d'acquisition de l'actif immobilisé est l'ensemble des coûts engagés pour l'acquisition, la construction, le développement, la mise en valeur ou l'amélioration de la valeur d'un actif immobilisé, notamment le prix de l'actif, le coût de la main-d'œuvre interne ainsi que les frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation.

Le coût de l'actif immobilisé est déterminé en tenant compte, selon le cas :

- du prix facturé ou dû selon un contrat (incluant les taxes et ristournes applicables);
- du prix déterminé par le tribunal d'expropriation lors d'une acquisition par expropriation;
- de la valeur actuelle de la partie en capital incluse dans le prix du loyer, à l'exclusion des frais accessoires, dans le cas d'une acquisition par contrat de location.

Le coût de la main-d'œuvre interne comprend tous les coûts admissibles encourus dans la réalisation du projet tels que définis à l'Annexe 4 de la présente directive.

Terminologie comptable

Coût d'acquisition de l'actif immobilisé (suite)

Liste (non exhaustive) des frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation :

- frais de transport
- taxes de vente provinciale et fédérale -
- droits de douane
- frais de change étranger
- frais d'installation
- études préliminaires
- frais juridiques
- frais d'ingénierie
- coûts des permis
- frais de financement temporaire
- primes d'assurance versées durant la construction
- honoraires professionnels
- frais de formation dispensée par le fournisseur lors de l'acquisition d'un équipement, d'un logiciel, etc.

Entretien et réparation

Coûts engagés pour le maintien du potentiel de service de l'immobilisation.

Mise en service d'une immobilisation en cours

L'immobilisation en cours est transférée à la catégorie d'immobilisation appropriée lorsque la Société bénéficie des avantages économiques rattachés à l'immobilisation ou lorsque l'immobilisation est substantiellement terminée ou substantiellement occupée aux fins de sa destination initiale ou d'une nouvelle destination.

Programme triennal d'immobilisations

Programme divisé en trois phases annuelles qui détaille pour chacune de celles-ci l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisations que prévoit engager ou effectuer la Société.

Regroupement d'actifs

On parle d'un regroupement d'actifs lorsque plusieurs actifs sont nécessaires pour rendre opérationnel un bien, un système, un service ou lorsqu'ils font partie d'un programme d'acquisition ou de remplacement d'un parc, d'une flotte.

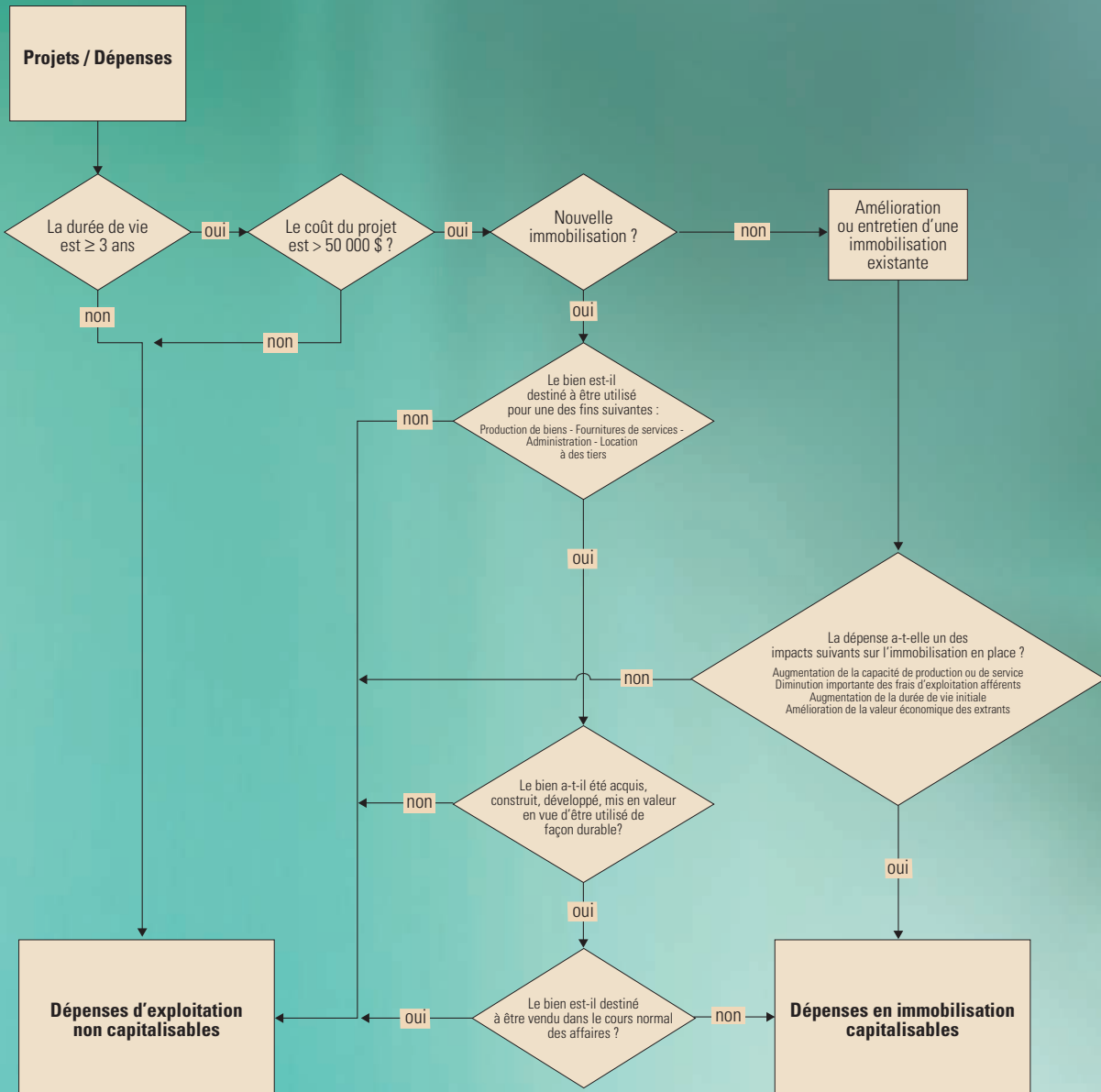
Vie utile

La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le Manuel de présentation de l'information financière municipale, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois, la Société peut établir que dans certains cas (par exemple, le tunnel du métro) la durée de vie utile prévue soit plus longue (Annexe 2).

Catégories d'immobilisations et vies utiles

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	VIE UTILE
TERRAINS	Autres que ceux faisant parties intégrantes des infrastructures	40 ans
IMMEUBLES	Édifices administratifs et centres d'attachement	40 ans
	Garages souterrains	40 ans
	Ateliers, garages et entrepôts	40 ans
RÉSEAU INITIAL & PROLONGEMENTS DU MÉTRO	Équipements fixes	40 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
	Wagons	40 ans
AMÉLIORATIONS AUX INFRASTRUCTURES DU MÉTRO	Équipements fixes : (alimentation de traction, poste de redressement, signalisation et équipement de contrôle, systèmes de climatisation, escaliers mécaniques, édicules éphémères, etc.)	40 ans
	Équipements fixes : (plomberie, canalisation d'incendie, systèmes de communication, appareils de voie et barres de guidage, appareils d'éclairage, câbles porteurs et isolateurs, édicules permanents, rails d'acier, etc.)	25 ans
	Revêtement des voûtes	25 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
	Wagons	40 ans
INFRASTRUCTURES LOCALES	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
	Abribus	20 ans
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	Améliorations locatives (Place Bonaventure)	Durée restante du bail
MATÉRIEL ROULANT AUTOBUS	Autobus	16 ans
MATÉRIEL ROULANT MINIBUS	Minibus	5 ans
MATÉRIEL ROULANT AUTRES	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire < 50 000\$	5 ans
	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire > 50 000\$	10 ans
INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINES	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
MOBILIER ET EQUIPEMENT DE BUREAU	Mobilier et équipement	10 ans
	Micro-informatique (équipements, licences)	5 ans
	Logiciels d'exploitation	10 ans
MACHINERIE, OUTILLAGE ET ÉQUIPEMENT	Matériel, outillage et équipement	15 ans
	Équipement – véris	15 ans

Règle de classification des dépenses en immobilisation



Conditions de capitalisation de la main-d'œuvre interne

Pour que des coûts de main-d'œuvre interne soient capitalisables :

- 1) Les travaux faits par cette main-d'œuvre interne doivent être eux-mêmes de nature capitalisable, c'est-à-dire qu'ils doivent faire partie du coût d'acquisition d'un actif répondant aux critères énoncés au point 3.1 de la présente directive.
- 2) Toutes les heures directes travaillées à la réalisation des travaux sont capitalisables.
- 3) Seules les heures indirectes suivantes, effectuées par la main-d'œuvre interne affectée à la réalisation des travaux, peuvent être capitalisables :
 - a) heures de déplacement jusqu'au chantier et retour;
 - b) heures des activités de manutention et nettoyage reliées au projet;
 - c) heures de support au contremaître pour des travaux administratifs reliés au projet;
 - d) heures de réunions reliées à l'exécution du projet;
 - e) heures de recherches techniques reliées au projet.
- 4) Des coûts d'ingénierie (autres que ceux reliés à la recherche), de gestion de projets et de surveillance des travaux peuvent être capitalisés s'ils sont directement reliés à la conception et à la mise en service de l'actif, jusqu'à concurrence d'un montant maximum tel que défini dans les modalités du programme d'aide au transport en commun.
- 5) Tous les coûts d'analyse de pré faisabilité et de recherche de solutions (incluant les projets pilotes testant une solution potentielle) ne sont pas capitalisables.
- 6) Les coûts de la main-d'œuvre interne doivent être évalués et comptabilisés de façon détaillée : nature des travaux, fonctions requises pour l'exécution, heures d'exécution par activité et par fonction.
- 7) Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées au taux de facturation moyen à l'heure travaillée de la STM pour l'année où sont fait les travaux, par domaine d'emploi et par niveau salarial (s'il y a lieu), selon la grille de facturation émise par la division Budget, information de gestion et contrôle.
- 8) Toutes les heures capitalisables doivent être appuyées par des pièces justificatives dûment autorisées par le responsable du projet tel que défini par le plan de contrôle du projet, le cas échéant.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

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

Société de financement
des infrastructures locales
du Québec (SOFIL)

Programme d'aide gouvernementale
à l'amélioration des services en transport
en commun (PAGASTC)

Sureté dans les transports

Programme d'aide au transport collectif des personnes (PAGTCP) Décret numéro 148-2007

Partenaires financiers	Ministère des transports du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes: i. maintien des actifs ii. amélioration des équipements et des infrastructures iii. expansion du réseau	
Type de remboursement	Paiement sur service de dette	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	Autobus et minibus urbains neufs	50 %
	Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des autobus	50 %
	Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes	75 %
	Terrain	75 %
	Garage, terminus, 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 vélo	75 %
	Développement du réseau du métro - voiture, équipement et infrastructure	100 %
	Développement du réseau de trains - voiture, équipement et infrastructure	100 %
	Maintien et amélioration des services - réseau de trains	75 %
	Maintien et amélioration des services - réseau du métro	75 %
	Voiture 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, autobus et voitures de métro	50 %

Sous réserve des crédits disponibles

Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) Décret numéro 115-2007

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral (69 %) Gouvernement du Québec (15,5 %) Ville 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 2010	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	Autobus et minibus urbains neufs	84,5 %
	Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des autobus	84,5 %
	Nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes	84,5 %
	Garage, terminus, centre administratif	84,5 %
	Stationnement incitatif	84,5 %
	Voie réservée	84,5 %
	Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales	84,5 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	84,5 %
	Abribus	84,5 %
	Support à vélo	84,5 %
	Maintien et amélioration des services – réseau du métro	84,5 %
	Voiture de service pour l'exploitation du réseau du métro	84,5 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	84,5 %
	Prolongement de la durée de vie utile – minibus, autobus et voitures de métro	84,5 %
	Subvention à l'exploitation - coût d'immobilisation présent dans le coût des contrats	84,5 %

Sous réserve des crédits disponibles

Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) Décret numéro 153-2007

Partenaires financiers	Ministère des transports du Québec	
Définition du programme	L'objectif du programme est de soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de services.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2007 à 2011	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	Autobus et minibus urbains neufs	50 %*

* Sous réserve des crédits disponibles. Cette disposition est valide pour les années 2007, 2008 et 2009. Subvention versée au comptant et visant l'achat de véhicules neufs et la location temporaire de véhicules nécessaires à l'augmentation de l'offre de service. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) sont également admissibles à cette subvention pour le matériel roulant des trains et les voitures de métro.

Programme Sûreté-Transit

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	
Définition du programme	Améliorer la sûreté des canadiens	
Types de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	2008-2009	
Admissibilité et % de subvention	Actifs admissibles	Taux
	•Système de surveillance vidéo	75 %
	•Autres systèmes de sécurité	75 %

Sous réserve des crédits disponibles

REMERCIEMENTS

L'élaboration du PTI 2008-2010 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Société. Votre collaboration, votre dévouement, votre engagement sont des facteurs clés qui ont permis, encore cette année, de présenter le PTI 2008-2010.

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

A handwritten signature in black ink, reading "Luc Tremblay", with a long horizontal flourish extending to the right.

Luc Tremblay
*Le trésorier
et directeur des Finances
et de la trésorerie*