PTI

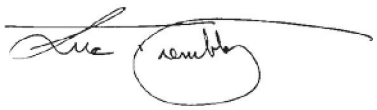
PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

2015
2016
2017

MOUVEMENT COLLECTIF stm

REMERCIEMENTS

Au nom de la direction exécutive Finances et Contrôle, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du *Programme triennal d'immobilisations 2015-2016-2017*, tout particulièrement les gestionnaires, ainsi que l'ensemble des membres de la direction Budget et Investissements. Votre collaboration, si enthousiaste et si efficace, votre engagement et vos précieux efforts nous permettent de vous présenter le *Programme triennal d'immobilisations 2015-2016-2017*.



Luc Tremblay, CPA, CA
Trésorier et directeur exécutif Finances et Contrôle

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2015-2016-2017

Le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal
a approuvé le programme triennal d'immobilisations pour
les années 2015-2016-2017 de la Société de transport de Montréal
le 2 octobre 2014.

Préparé par la direction Budget et investissements, direction exécutive
Finances et Contrôle

MOT DES DIRIGEANTS

DES INVESTISSEMENTS DE 2,5 MILLIARDS DE DOLLARS RENTABLES POUR L'ÉCONOMIE DU QUÉBEC

Le *Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2016-2017* présente les prévisions des dépenses d'investissements de la STM. Au cours des trois prochaines années, ce sont près de 2,5 milliards de dollars qui seront investis, et ce, principalement dans le maintien et le remplacement des actifs.

Le PTI regroupe 46 projets, dont 12 représentent à eux seuls 94 % des investissements, pour un montant de plus de 2,3 milliards de dollars. Pour le réseau de métro, il s'agit de l'acquisition de 468 nouvelles voitures AZUR, le réaménagement majeur de l'atelier de petite révision Youville, la conception et la mise en service de simulateurs de conduite pour les opérateurs, le rehaussement de certains quais des stations devant être munies d'ascenseurs, la poursuite du Programme Réno-Métro, qui regroupe les programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures, et la réfection majeure de la station Berri-UQAM entreprise en 2010. Pour le réseau des bus, les principaux projets concernent la mise en service d'un système d'exploitation intelligent (iBUS), la reconstruction du Complexe Crémazie, l'acquisition de bus et la réalisation du Programme des mesures préférentielles pour bus (MPB) qui vont accroître la fluidité des déplacements.

Afin d'atteindre ses objectifs de croissance, la STM réalisera près de 50 % de ses investissements dans le remplacement et l'ajout de son matériel roulant (bus et métro), représentant une somme de 1,3 milliard de dollars. En effet, de 2015 à 2017, elle dépensera quelque 1 milliard de dollars pour l'acquisition de voitures de métro AZUR. Au cours des trois prochaines années, la Société poursuivra également le remplacement de son parc de bus. Elle prévoit acquérir 115 bus à propulsion hybride diesel-électrique, pour un total de 163 millions de dollars.

Au cours des trois prochaines années, l'entreprise investira 660 millions de dollars, soit 26 % des dépenses totales, pour de la machinerie, des équipements fixes du métro et de l'outillage. Plus de 80 % de ce montant sera consacré aux phases III et IV du programme Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf d'équipements fixes du métro, qui se retrouvent majoritairement dans le réseau mis en service il y a 48 ans déjà. Le somme restante servira principalement au Système d'exploitation (iBUS).

La STM consacrera plus de 537 millions de dollars, soit 22 % des investissements totaux, dans le maintien du patrimoine immobilier et dans la modification des infrastructures qui permettront d'intégrer le nouveau matériel roulant. De ce montant, quelque 196 millions de dollars seront investis dans la réfection des stations de métro, dans le cadre des phases I et II du programme Réno-Infrastructures du métro, et 54 millions de dollars pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Pour le réseau de bus, 96 millions de dollars seront investis pour le maintien et la reconstruction du Complexe Crémazie. Enfin, la Société prévoit implanter de nouvelles voies comportant des mesures préférentielles pour bus, telles que des voies réservées, des feux chandelles et autres mesures, pour un investissement de 81 millions de dollars, ce qui portera à 375 km le réseau d'ici 2017 pour le 375^{e} anniversaire de Montréal.

Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention (les taux varient entre 50 % et 100 % selon les programmes), les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que l'agglomération de Montréal financeront 75 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant plus de 1,9 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 63 % alors que celle du gouvernement du Canada, de 10 %. La STM financera la presque totalité de la différence, soit 25 %, pour un montant de 612 millions de dollars. L'importance des investissements induit une hausse du service de la dette net qui prend sans surprise une part grandissante dans les dépenses de fonctionnement.

Le transport collectif contribue de façon concrète à l'essor économique du Québec et de Montréal en générant de la richesse et en rendant les centres urbains plus compétitifs. En ce sens, une importante réflexion devra être amorcée par tous les acteurs concernés afin d'identifier de nouvelles sources de financement pour le transport collectif.

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration

Carl Desrosiers
Directeur général

NOTE LIMINAIRE

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

Les dépenses des projets représentent le coût complet net des ristournes des taxes (TPS et TVQ), ce qui signifie qu'elles contiennent les volets capitalisable et non capitalisable. Le financement des investissements capitalisables s'effectue principalement sous forme d'emprunt ou de remboursement au comptant par nos partenaires. Quant à la portion non capitalisable, elle est intégrée au budget d'exploitation de la STM.

Le pourcentage de subvention présenté au bas de chaque fiche de projet représente une estimation du taux prévu de financement par les partenaires, autres que la STM, pour la durée totale du projet et pour l'ensemble des dépenses du projet (capitalisables et non capitalisables). Ce pourcentage peut différer du taux du programme de subvention en raison des dépenses non admissibles de certains programmes.

Les projets antérieurement inscrits dans la section à l'étude sont identifiés dans le présent PTI comme étant en phase d'identification ou en phase de définition.

Les projets terminés en 2014 et avant sont exclus du présent document.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DES DIRIGEANTS

PORTRAIT DE LA STM

Mission 9
Gouvernance 10
Comités et leur rôle 11
Comité de direction 13

PLAN STRATÉGIQUE 2020

Mise en contexte 15
Vision 16
Objectifs du plan stratégique 2020 17
Priorités et stratégies 18

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

Mise en contexte et objectifs 21
Portefeuille de la STM 23
Évolution du déficit d'investissement 24

PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

Volet stratégique / planification 27
Volet opérationnel / adoption 28

FAITS SAILLANTS

Approche globale 31
Approche sectorielle 33
Investissements majeurs 35

IMPACT FINANCIER

Processus de financement d'un projet 41
Processus d'approbation d'un projet 42
Analyse des subventions 2015-2016-2017 43
Impact des dépenses d'investissement 44

RÉSEAU DES BUS

Actifs au 1er mai 2014 49
Sommaire 50
Machinerie, équipement et outillage 50
Matériel roulant 51
Patrimoine immobilier et infrastructures 52

RÉSEAU DU MÉTRO

Actifs au 1er mai 2014 73
Sommaire 74
Machinerie, équipement et outillage 74
Matériel roulant 75
Patrimoine immobilier et infrastructures 75

SECTEUR ADMINISTRATIF

Sommaire 101
Machinerie, équipement et outillage 101
Matériel informatique 102
Patrimoine immobilier et infrastructures 102

ANNEXES

A – Sommaire des projets en identification 115
B – Principales pratiques de gestion financière entourant les investissements 116
C – Directive sectorielle immobilisations 121
D – Programme d'aide en transport en commun 131

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS 139

PORTRAIT DE LA STM

MISSION

La STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable. Elle développe et exploite pour sa clientèle un réseau intégré de métro et de bus ainsi qu'un service de transport adapté. Elle assure des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables. Ses clients, ses employés ainsi que ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés, car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

QUELQUES CHIFFRES…

14e entreprise en importance au Québec	
PTI 2015-2017	2,5 G$
Budget 2014 – Exploitation	1,3 G$
Valeur de remplacement des actifs	14,5 G$*

Réseau du métro
Le métro comporte 4 lignes qui couvrent 71 km au total et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73, qui parcourront 78 millions de km en 2014.

Réseau des bus
La STM possède un parc de 1 721 bus, dont 8 hybrides et 257 articulés, ainsi que 102 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km^2. Il compte 220 lignes, dont 209 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, environ 190 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant des voies réservées, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus devrait atteindre 87,1 millions de km en 2014.

Transport adapté
La STM offre un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, plus de 25 500 clients effectuent chaque année plus de 3,2 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie, à l'aide de minibus de la STM et de 14 fournisseurs de services de taxis réguliers et accessibles.

*En cours de révision

GOUVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la Société est désigné par le conseil d'agglomération de Montréal parmi les membres du conseil municipal de la Ville de Montréal et des conseils des autres municipalités dont le territoire est compris dans l'agglomération. Par ailleurs, trois membres du conseil sont choisis parmi les résidents de l'agglomération, dont deux clients du transport collectif et un client du transport adapté. La désignation des deux clients des services du transport collectif doit notamment permettre de faire accéder au conseil au moins une personne de moins de 35 ans lors de sa nomination.

Le conseil est formé de sept élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant quatre femmes et six hommes. Sa composition est représentative des valeurs de diversité et de pluralité prônées par la Société. Son président, M. Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

Le 28 novembre 2013, le conseil d'agglomération désignait les 10 membres du nouveau conseil, incluant son président et son vice-président.

Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration
Représentant des clients
du transport collectif

Marvin Rotrand
Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/ Notre-Dame-de-Grâce

Marie Turcotte
Représentante des clients
du transport adapté

Francesco Miele
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Laurent

Claudia Lacroix Perron
Représentante des clients du transport collectif (membre âgée de moins de 35 ans)

Pierre Gagnier
Maire de l'arrondissement
Ahuntsic-Cartierville

Jean-François Parenteau
Maire de l'arrondissement de Verdun

Nathalie Pierre-Antoine
Conseillère d'arrondissement
Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles

Marie Plourde
Conseillère d'arrondissement
Plateau Mont-Royal

Edward Janiszewski
Maire de la Ville de
Dollard-des-Ormeaux

COMITÉS ET LEUR RÔLE

Afin de contribuer à la bonne gouvernance de la Société et pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de comités techniques dont chacun est dédié à un domaine d'intervention spécifique.

Ils sont composés de membres du conseil d'administration et d'experts externes. Le président du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. La secrétaire générale ou son délégué assiste aux rencontres et agit comme secrétaire permanente de tous les comités, sans toutefois en être membre.

Ces comités ont pour la plupart été créés dans le cadre d'une démarche de révision des règles de gouvernance entre 2006 et 2008. Le 18 décembre 2013, le conseil d'administration en modifiait le nombre et les mandats selon la répartition suivante :

COMITÉ SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la Société offre à ses clients, d'accessibilité universelle et de relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il présente au conseil les recommandations appropriées.

COMITÉ RESSOURCES HUMAINES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des ressources humaines de la Société ainsi que de présenter au conseil les recommandations appropriées.

Il étudie et évalue annuellement le rendement du directeur général par rapport aux objectifs individuels et d'entreprise spécifiques préétablis et fixe sa rémunération annuelle à l'intérieur des paramètres fixés par le conseil. Le comité s'adjoint au besoin des experts externes qui comparent et effectuent un étalonnage de la rémunération des cadres dans les sociétés publiques québécoises et dans les sociétés de transport public nord-américaines.

Il étudie également les solutions à privilégier pour assurer la représentativité des communautés ethnoculturelles, des minorités visibles et des personnes handicapées au sein de la Société et effectue un suivi des mesures découlant de la « Déclaration en matière de diversité et d'inclusion » ayant des incidences sur la gestion des ressources humaines.

COMITÉ FINANCES

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion des activités financières de la Société ainsi que de présenter au conseil les recommandations appropriées.

Il assure également le suivi de la gestion du portefeuille de projets, c'est-à-dire la mise en priorité et l'optimisation des projets, leur approbation par phase, leur état d'avancement, leur suivi budgétaire et la reddition de comptes une fois qu'ils sont terminés.

COMITÉ VÉRIFICATION

Le comité a pour mandat d'encadrer les fonctions de la Vérification générale de la STM (interne) et d'audit externe et d'assurer le suivi des recommandations émanant de ces fonctions. Ce mandat vise ultimement à contribuer à l'amélioration des moyens et des solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires opérationnelles et administratives de la Société ainsi que de la présentation et de la divulgation de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.

COMITÉ GOUVERNANCE, ÉTHIQUE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gouvernance, d'éthique et de développement durable dans la gestion des activités de la Société ainsi que de présenter au conseil les recommandations appropriées.

Il examine et approuve les règles de gouvernance, les lignes directrices en matière de régie d'entreprise pour la conduite des affaires de la Société. Il oriente et suit les mesures découlant de la politique corporative sur le développement durable et du plan de développement durable annuel.

COMITÉ SUIVI DES ACTIFS

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier afin d'assurer un suivi stratégique concernant le maintien des actifs de la Société, la réalisation des projets majeurs, et la gestion des biens patrimoniaux, de l'architecture et des arts. Il présente au conseil d'administration les recommandations appropriées.

COMITÉ DE DIRECTION

Carl Desrosiers
Directeur général

Alain Brière
Directeur exécutif
Ressources humaines et services partagés

François Chamberland
Directeur exécutif
Services techniques

Pierre Dauphinais
Directeur exécutif
Gestion des projets majeurs

Michel Lafrance
Directeur exécutif
Activités commerciales

Dominique Lemay
Directeur exécutif
Métro

Odile Paradis
Directrice principale
Affaires publiques

André Poisson
Directeur exécutif
Bus

Luc Tremblay
Directeur exécutif et trésorier
Finances et contrôle

Sylvie Tremblay
Secrétaire générale et directrice exécutive
Affaires juridiques

Denise Vaillancourt
Directrice exécutive
Planification, marketing et communications

PLAN STRATÉGIQUE 2020

MISE EN CONTEXTE

Le *Plan stratégique 2020* de la STM a été préparé conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01), et approuvé par le conseil d'administration de la STM le 7 septembre 2011, par le conseil de l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011 et par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 14 juin 2012. Il présente une perspective de développement du transport collectif sur une période de dix ans pour tous les modes de transport, équipements et infrastructures. Il sera mis à jour en 2015 pour la période 2016-2025.

Préparé avec le concours de tous les gestionnaires de l'entreprise et des membres du conseil d'administration, le *Plan stratégique 2020* s'inscrit dans la foulée du *Plan d'affaires 2007-2011*, puisqu'il s'appuie sur les mêmes priorités confirmant notre engagement collectif pour les prochaines années.

.

VISION

« Assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en ce qui a trait à la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto. »

OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

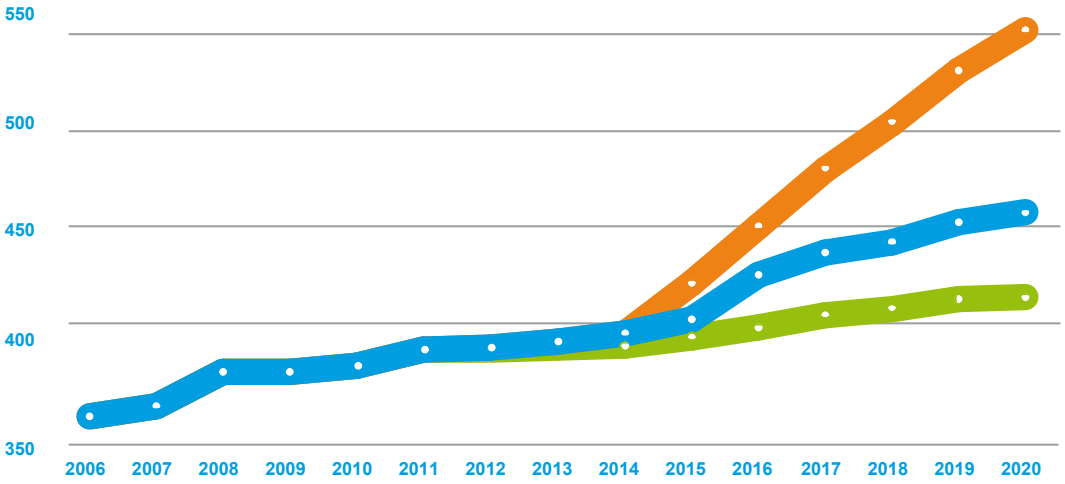
Le *Plan stratégique 2020* vise un objectif de 540 millions de déplacements en 2020, ce qui représente une hausse de 40 % par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif, la Société mise sur un transfert modal de 5 % vers le transport collectif et, pour ce faire, elle compte améliorer son offre de service du réseau de métro de 26 % et celle des bus de 32 %. Des conditions de succès à l'atteinte de l'objectif de 540 millions de déplacements avaient également été identifiées : un financement dédié, indexé et récurrent; une révision de la gouvernance régionale du transport collectif; un développement urbain dense et propice à la mobilité durable; ainsi que la mise en place de mesures de gestion de la demande.

Déjà, la STM est sur la bonne voie : avec 416,5 millions de déplacements en 2013, l'entreprise a dépassé les 397,4 millions de déplacements prévus au *Plan stratégique 2020*.

L'entreprise entend toujours aller au-delà de l'objectif du Plan de transport de la Ville de Montréal, qui est de 455 millions de déplacements en 2020. Quoiqu'elle ait fixé l'objectif de son *Plan stratégique 2020* à 540 millions de déplacements annuellement, la STM révise présentement le document pour tenir compte des conditions de succès qui n'ont pas encore été réunies, notamment le retard du prolongement du métro et le report du projet de tramway. Le processus de mise à jour du *Plan stratégique 2020* a débuté en 2014.

SCÉNARIOS DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE 2006-2020

(en millions de déplacements par année)



VARIATION 2010-2020

40 % — Transfert modal 5 %
540 millions de déplacements

17 % — *Plan de transport de la Ville de Montréal 2008*
455 millions de déplacements

8 % — Offre de service – tendanciel
420 millions de déplacements

PRIORITÉS ET STRATÉGIES

Afin d'atteindre les objectifs du *Plan stratégique 2020*, l'entreprise a retenu six priorités qui se traduisent par 23 stratégies :

PRIORITÉ 1

Développer les services

PRIORITÉ 2

Améliorer l'expérience client et la mise en marché

PRIORITÉ 3

Attirer, développer et mobiliser les talents

STRATÉGIES

1 Rénover, prolonger le réseau de métro et augmenter l'offre de service

2 Améliorer l'offre de service tout en diversifiant le réseau de bus

3 Mettre en service la première ligne de tramway

4 Collaborer à la mise en place de tout projet de transport collectif sur le territoire de l'île de Montréal

5 Renforcer l'offre de service en transport adapté

6 Développer l'image de marque *Mieux respirer*

7 Implanter un programme sur la qualité de service

8 Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service

9 Améliorer la qualité de l'information à la clientèle

10 Offrir un environnement sécuritaire, convivial et agréable

11 Appliquer les mesures d'accessibilité universelle

12 Diversifier l'offre tarifaire

13 Déployer des moyens novateurs pour recruter du personnel et développer leurs compétences

14 Poursuivre l'effort de mobilisation des employés et des gestionnaires

15 Poursuivre la dynamique collaborative des relations de travail

16 Contribuer à créer un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif

PRIORITÉ 4

Organiser la gestion des investissements

PRIORITÉ 5

Améliorer davantage la performance

PRIORITÉ 6

Faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions

STRATÉGIES

17 Générer de la valeur ajoutée lors du renouvellement des actifs

18 Optimiser la gestion du portefeuille de projets et améliorer la réalisation des projets

19 Augmenter et diversifier les revenus

20 Exercer un contrôle rigoureux des dépenses

21 Participer à l'effort gouvernemental d'électrification des transports

22 Réduire l'empreinte écologique de l'entreprise

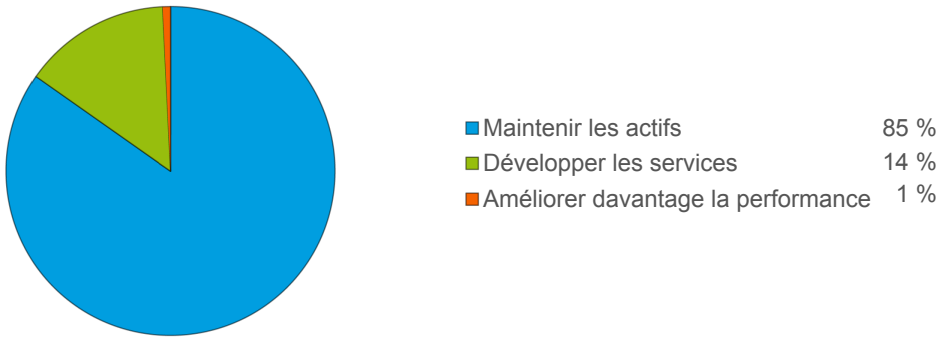
23 Promouvoir le développement durable

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le portefeuille de projets de la STM se compose de projets autorisés totalisant 4,9 milliards de dollars et de 1,0 milliard de dollars d'investissements prévus pour des projets en identification ou en définition. Les projets qui composent le portefeuille sont sélectionnés et suivis de façon systématique et rigoureuse tout au long de leur cycle de vie. Ce processus d'affaires arrime les ressources organisationnelles des projets aux orientations stratégiques et fournit des modalités de fonctionnement selon les bonnes pratiques. Dans sa finalité, il vise à suivre l'exécution des projets et la réalisation de leurs bénéfices afin de maintenir une santé optimale du portefeuille.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



Il est à noter que la gestion de portefeuille de projets contribue directement à la stratégie 18 de la Priorité 4 : Optimiser la gestion du portefeuille de projets et améliorer la réalisation des projets.

GOUVERNANCE ET INDICATEURS CLÉS

La gouvernance du portefeuille de projets STM est encadrée par le comité de gestion de portefeuille de projets (comité GPP), composé de membres de la haute direction. La gestion de portefeuille de projets englobe tout le processus de priorisation et de suivi des projets et de leurs bénéfices. Cette démarche, par passage de portes, prévoit les points de contrôle suivants :

Identification — Évaluation de l'opportunité d'affaires afin d'obtenir les ressources nécessaires à la définition d'un projet. Les enjeux, objectifs d'affaires à atteindre, opportunités et bénéfices potentiels sont définis. Des orientations sont fournies par le comité GPP.

Définition — Approbation de la solution, de la portée, du budget et de l'échéancier. Une charte de projet détaillée couvrant risques, gouvernance du projet, analyse financière et bénéfices prévus est approuvée par le comité GPP.

APPROBATION OFFICIELLE DU PROJET

Préparation de la mise en œuvre — Octroi de contrats externes et attribution des mandats internes. Le processus d'appel d'offres est gouverné par le conseil d'administration de la STM.

Mise en œuvre — Transfert des livrables aux secteurs opérationnels. Toute déviation à la portée, au budget, à l'échéancier ou aux bénéfices prévus doit être présentée au comité GPP pour approbation.

Fermeture — Finalisation du bilan de projet et fermeture administrative. À ce stade du projet, le processus de récupération des bénéfices est pris en charge par le secteur d'opérations et des suivis réguliers de réalisation des bénéfices sont présentés au comité GPP pour une durée établie.

Les critères suivants sont à la base du processus décisionnel d'approbation et d'évaluation de la performance des projets tout au long du cycle de vie des projets :

- mise en priorité stratégique;
- disponibilité des ressources;
- complexité et risques reliés à la réalisation et la non-réalisation des projets;
- réalisation de bénéfices et création de valeur ajoutée.

LA GESTION DES BÉNÉFICES AU CŒUR DES DÉCISIONS

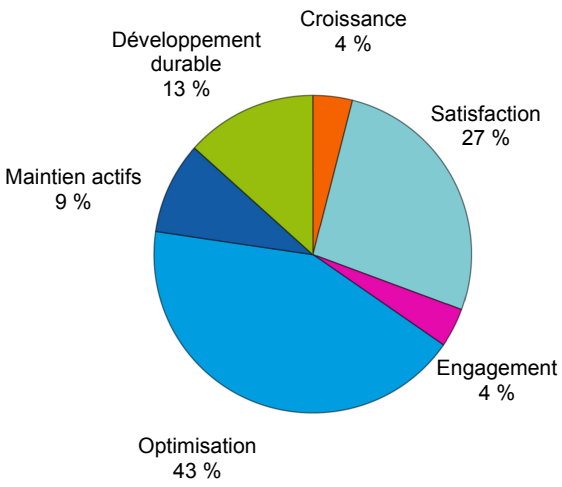
Les projets/programmes constituent d'importants vecteurs de changement et d'amélioration pour la STM. Leur succès est mesuré non seulement par l'impact de leur implantation sur les indicateurs clés de gestion et leur contribution à l'atteinte des objectifs organisationnels, mais aussi par la valeur ajoutée que leur mise en œuvre génère.

Un programme de gestion des bénéfices a été mis en place afin de renforcer le processus de sélection des projets et de soutenir la récupération des bénéfices une fois les projets complétés. Les bénéfices sont catégorisés et évalués selon leur pertinence par rapport à l'atteinte des objectifs du *Plan stratégique 2020*.

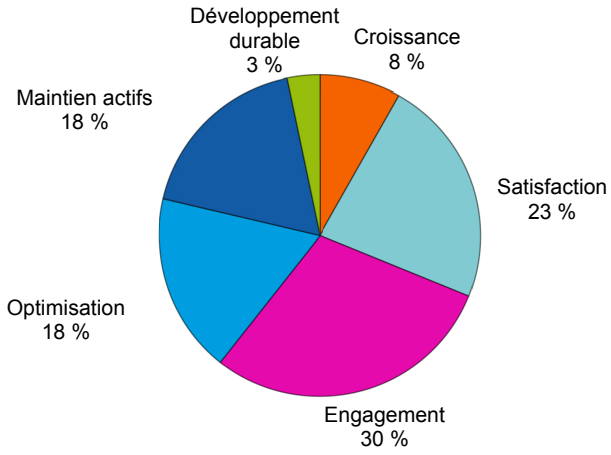
Ci-bas, la répartition des bénéfices (par nombre de bénéfices, non pondérée par rapport aux montants des investissements) pour les projets en cours en 2013.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES

TANGIBLES



INTANGIBLES



PORTEFEUILLE DE LA STM

Le tableau suivant identifie les principaux projets de maintien, d'amélioration de la performance et de développement tels que catégorisés par la GPP. Seuls les projets autorisés y sont présentés.

PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total	%
Maintien								
Acquisition des voitures de métro AZUR (1)	489 847	206 575	418 646	414 810	1 040 031	141 288	1 671 166	
Modifications des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR(1)	137 494	38 046	27 109	11 966	77 121	45 456	260 071	
Réno-Systèmes – phase III	161 953	121 073	144 207	72 767	338 047		500 000	
Réno-Systèmes – phase IV	0	3 009	59 995	129 767	192 771	389 729	582 500	
Réno-Infrastructures – phase I	95 323	50 000	60 000	44 677	154 677		250 000	
Réno-Infrastructures – phase II	0	0	3 494	37 677	41 171	258 829	300 000	
Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I	33 239	15 894	23 241	14 606	53 741		86 980	
Remplacement des bus	250	1 949	7 609	59 261	68 819	114 342	183 411	
Reconstruction du Complexe Crémazie (1)	7 749	22 314	50 134	18 138	90 586	84 374	182 709	
Autres projets	68 981	39 490	30 627	38 715	108 832	8 567	186 380	
Sous-total	**994 836**	**498 350**	**825 062**	**842 384**	**2 165 796**	**1 042 585**	**4 203 217**	**85 %**
Développement								
Acquisition des voitures de métro AZUR (1)						260 432	260 432	
Programme de mesures préférentielles pour bus	17 449	25 471	41 111	14 826	81 408	12 929	111 786	
Système d'exploitation (iBUS) (1)	64 033	47 067	28 834	30 066	105 967	0	170 000	
Acquisition des bus	6 526	26 307	33 881	33 904	94 092	28 837	129 455	
Autres projets	27 199	14 512	1 698	1 063	17 273	1 053	45 525	
Sous-total	**115 207**	**113 357**	**105 524**	**79 859**	**298 740**	**303 251**	**717 198**	**14 %**
Performance								
Divers projets	13 585	9 314	8 682	5 614	23 610	0	37 195	
Sous-total	**13 585**	**9 314**	**8 682**	**5 614**	**23 610**	**0**	**37 195**	**1 %**
TOTAL	**1 123 628**	**621 021**	**939 268**	**927 857**	**2 488 146**	**1 345 836**	**4 957 610**	**100 %**

(1) À noter qu'un exercice d'optimisation de gestion du portefeuille a permis de réduire significativement les investissements prévus de plusieurs projets, dont les suivants :

(en milliers de dollars)	Total projet PTI 2014-2016	Total projet PTI 2015-2017	Diminution
Acquisition de voitures de métro AZUR et Modifications des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR	2 490 730	2 191 598	(299 132)
Systèmes d'exploitation (iBUS)	190 650	170 000	(20 650)
Reconstruction du Complexe Crémazie	192 758	182 709	(10 049)

ÉVOLUTION DU DÉFICIT D'INVESTISSEMENT

BESOINS EN INVESTISSEMENTS POUR LE MAINTIEN DES ACTIFS

MAINTIEN DES ACTIFS

La STM est propriétaire d'un vaste parc d'actifs composé de matériel roulant, d'infrastructures et d'équipements fixes, de systèmes d'exploitation, de machinerie, d'équipement et d'outillage, de matériel informatique et de bâtiments administratifs, répartis dans ses différents secteurs.

Pour le réseau du métro, près de la moitié est en service depuis environ 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis presque 40 ans, le deuxième depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint ou même dépassé la fin de leur vie utile.

Il en est de même pour les infrastructures de surface du réseau des bus. Le Complexe Crémazie a été construit en 1948 et agrandi en 1956, tandis que le centre de transport Mont-Royal a été bâti en 1928 et le centre de transport Saint-Denis en 1958. Ces infrastructures de surface, pour ne nommer que celles-là, sont vieillissantes et des sommes importantes ont été consacrées afin d'en prolonger la vie utile.

Malgré les investissements majeurs des dernières années pour la réalisation des programmes de rénovation des équipements fixes et des infrastructures du métro et pour le maintien et l'entretien des centres de transport, le rythme des investissements actuel ne permettra pas de maintenir la livraison du service à long terme, créant par conséquent un déficit d'investissement.

DÉFICIT D'INVESTISSEMENT

Le déficit d'investissement représente le montant des investissements nécessaires à la réfection ou au remplacement d'un actif qui a été reporté du fait que les ressources nécessaires à leur réalisation n'étaient pas disponibles.

Les besoins en investissements de la Société sont établis en se basant sur les hypothèses suivantes :

- l'atteinte de la fin de vie utile;
- la détérioration de la condition de l'actif;
- l'incapacité à atteindre les performances attendues.

En 2013, le déficit d'investissement accumulé est évalué à 3,9 milliards de dollars. Le constat est que, d'ici 2030, la STM devra faire un effort financier significatif afin d'assurer le maintien de ses actifs.

PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

VOLET STRATÉGIQUE / PLANIFICATION

Le *Plan stratégique 2020* de la STM guide l'élaboration du Programme triennal d'immobilisations (PTI). Avec ces orientations, la Société est en mesure d'élaborer ses besoins en investissements et ce, pour les dix prochaines années afin de prévoir les projets pour maintenir et développer son patrimoine. La STM revoit systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et des sources de financement des différents projets est établie afin d'élaborer le PTI de la Société.

SCHÉMA DE PLANIFICATION

COMITÉ DE SUIVI DES ACTIFS

PLAN STRATÉGIQUE 2020	Plan stratégique dans lequel on retrouve les priorités de l'entreprise soutenues par diverses stratégies qui se déclinent à leur tour en actions.
ÉTABLISSEMENT DES BESOINS EN IMMOBILISATIONS DE LA STM POUR LES 10 PROCHAINES ANNÉES	Chaque année, la STM revoit l'ensemble de ses prévisions des investissements requis au cours des 10 prochaines années. Ce processus est orienté par le Plan stratégique.
COMITÉ GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS (COMITÉ GPP)	Le comité GPP a pour mandat de faciliter la mise en priorité des projets générant de la valeur, tout en considérant les contraintes financières et humaines.
PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS DE LA STM	Chaque année, la STM a l'obligation de produire son PTI et de le soumettre aux différentes instances politiques pour approbation.
PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES (PQI) DU MTQ	Chaque année, la STM a l'obligation de soumettre des projets de son PTI au MTQ afin d'obtenir les crédits de subvention.

VOLET OPÉRATIONNEL / ADOPTION

La STM, qui est régie par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, a l'obligation légale de produire annuellement un programme des acquisitions en immobilisations pour ses trois exercices financiers subséquents, appelé Programme triennal d'immobilisations (PTI). Le conseil d'administration de la STM doit adopter le PTI avant de le soumettre à la Ville de Montréal pour approbation. Le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal doit lui aussi procéder à son approbation. Ces approbations se déroulent au cours de l'automne.

Ensuite, pour les projets qui concernent le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation supplémentaire auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette étape se déroule vers le mois de novembre de chaque année.

Finalement, la STM doit déposer son PTI auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ). Avec ce dépôt, la STM est en mesure de soumettre des projets au Plan québécois des infrastructures (PQI) du MTQ pour obtenir des crédits de subvention.

De façon continue, les projets sont assujettis au processus de gestion de portefeuille de projets de la STM. Ainsi, les projets inscrits au Programme triennal d'immobilisations sont, soit :

- des projets autorisés, en cours de réalisation et ayant fait l'objet d'une mise à jour (besoins, échéanciers);
- des projets en définition, ayant passé la porte 1 à la GPP. Ces projets apparaîtront, sous le bloc des projets autorisés, dans les tableaux des dépenses d'investissement des secteurs bus, métro et administratif;
- des nouveaux projets en cours d'évaluation et n'ayant pas, au moment d'écrire ces lignes, fait l'objet d'une priorisation de la GPP. Il est à noter que ces derniers apparaîtront à l'Annexe A (Projets en identification).

Le schéma qui suit résume et intègre l'ensemble des grandes étapes qui sous-tendent l'élaboration et l'approbation du Programme triennal d'immobilisations de la STM.

SCHÉMA DE PLANIFICATION

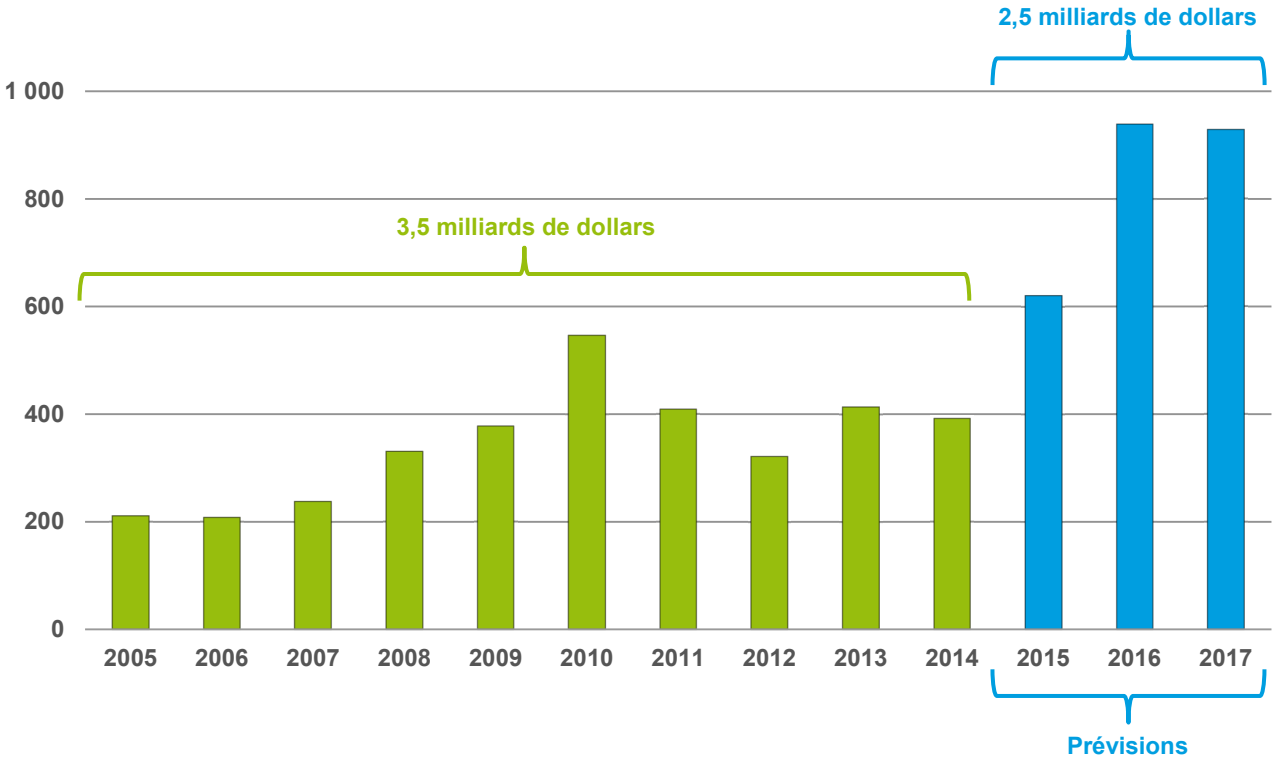
FAITS SAILLANTS

APPROCHE GLOBALE

De 2005 à 2014, soit sur une période de dix ans, la Société aura investi 3,5 milliards de dollars en immobilisations, alors qu'un montant de 2,5 milliards de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Le fait que plusieurs immobilisations de la Société ont atteint ou atteindront prochainement leur fin de vie utile amène un leur remplacement et ce, afin de s'assurer d'avoir des équipements et des infrastructures fiables pour préserver la livraison du service. La majorité des investissements se fera au niveau du réseau du métro, dont une partie a été inaugurée en 1966. Pour ce faire, quatre projets majeurs sont en cours de réalisation, soit le programme Réno-Systèmes, le programme Réno-Infrastructures, la réfection de la station Berri-UQAM et le remplacement des voitures de métro. La hausse importante indiquée à partir de 2015 dans le graphique ci-bas, s'explique d'ailleurs par la réception des nouvelles voitures AZUR.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES

(en millions de dollars)



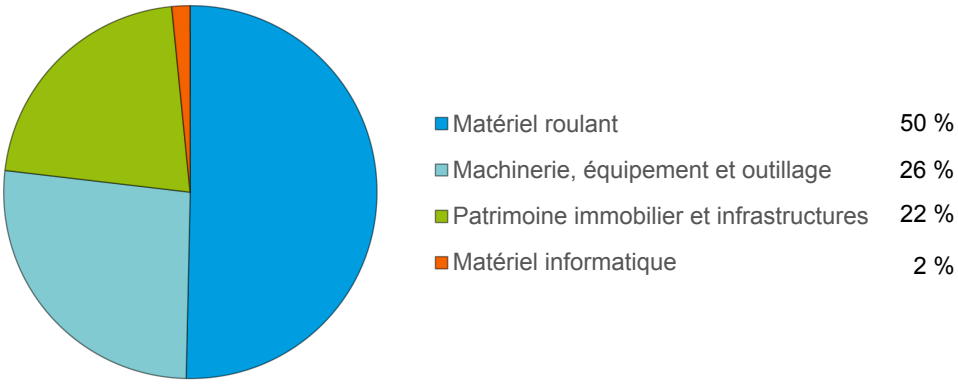
Le *Plan stratégique 2020* prévoit des investissements de 11,5 milliards de dollars. De ce montant, plus de la moitié est pour le maintien des actifs. Le PTI 2015-2016-2017 faisant partie intégrante du Plan 2020 en assure la continuité. En effet, la Société compte consacrer, au cours des trois prochaines années, 86 % de ses investissements au maintien de ses actifs et à l'amélioration de la performance et 14 % à son développement. Le contexte urbain dans lequel la Société évolue, l'ampleur des besoins et l'attente d'un financement dédié, indexé et récurrent, forcent l'entreprise à reporter et même à mettre de côté plusieurs projets de développement, afin de prioriser les projets de remplacement ou de maintien de ses actifs, justifiant ainsi la hausse marquée de la proportion des dépenses consacrées au maintien.

Dans ce PTI, la STM planifie 50 % de ses investissements dans le remplacement de matériel roulant (bus et métro) soit environ 1,3 milliard de dollars. L'acquisition des nouvelles voitures AZUR, dont les coûts sont estimés à 1,0 milliard de dollars pour ces trois années, représente l'élément majeur de cette catégorie d'immobilisations. Le solde, soit près de 163 millions de dollars, servira à l'acquisition de 115 bus à propulsion hybride diesel-électrique.

La STM investira aussi 660 millions de dollars, soit 26 % des dépenses totales de ce PTI, pour de la machinerie, des équipements fixes du métro ainsi que pour de l'outillage. De ce montant, 80 % (531 millions de dollars) seront consacrés aux phases III et IV du programme Réno-Systèmes qui visent le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial du métro. La somme restante ira principalement au projet Système d'exploitation (iBUS), qui apportera une amélioration de la satisfaction de la clientèle et entraînera un contrôle plus rigoureux des coûts tout en améliorant la sécurité des chauffeurs et de la clientèle.

Finalement, côté patrimoine immobilier et infrastructures, ce sont environ 537 millions de dollars qui y seront dédiés, le tout représentant 22 % des investissements totaux de la STM. Cette somme est, entre autres, requise pour la poursuite des investissements permettant la modification des infrastructures afin d'intégrer les nouvelles voitures de métro AZUR. Ce montant inclut près de 196 millions de dollars qui seront investis dans la réfection des stations de métro, dans le cadre des phases I et II du programme Réno-Infrastructures du métro, et 54 millions de dollars pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Au Réseau des bus, 96 millions de dollars seront investis dans les trois prochaines années pour le maintien et la reconstruction du Complexe Crémazie, un important atelier utilisé principalement pour l'entretien des bus. Pour compléter cette catégorie d'immobilisations, la Société souhaite implanter d'ici 2017, des mesures préférentielles sur 375 kilomètres de voies sur l'île de Montréal afin de hausser l'achalandage et augmenter la part modale du transport en commun. Cet investissement de 81 millions de dollars réduira le temps de déplacement de la clientèle tout en améliorant la ponctualité des bus sur les axes à fort achalandage.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE D'IMMOBILISATIONS



APPROCHE SECTORIELLE

À des fins de gestion interne et pour le financement de ses dépenses d'investissements la STM les présente par secteur et par type de dépenses, c'est-à-dire capitalisables et non capitalisables. Les secteurs de l'entreprise sont :

le secteur Réseau des bus qui comprend les achats de bus urbains et articulés, le maintien et la construction de centres de transport, l'achat et la fabrication des équipements et de l'outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et à l'amélioration du service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. L'achat des véhicules de service, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier lié à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel. Ce secteur comprend également les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté ainsi que le maintien du patrimoine lié à ce secteur;

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

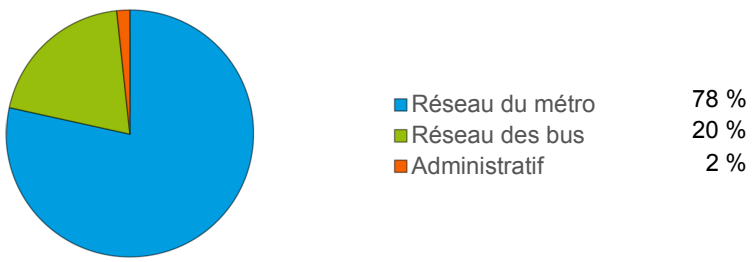
le secteur Administratif qui inclut des projets de chacune des catégories d'immobilisations qui ne peuvent être identifiés spécifiquement au Réseau des bus ou au Réseau du métro.

De 2015 à 2017, afin d'assurer la livraison d'un service de qualité et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, 494 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour l'acquisition de bus, la mise en place de mesures préférentielles, le système d'exploitation (iBUS), ainsi que les projets de maintien et de reconstruction du Complexe Crémazie. Ces six projets représentent 90 % des investissements totaux de ce secteur.

Les investissements au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant d'environ 2,0 milliards de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont l'acquisition de voitures de métro incluant la modification des ateliers et des équipements, Réno Systèmes (phases 3 et 4), Réno-Infrastructures métro (phases 1 et 2) et la réfection de la station Berri-UQAM. Ces sept projets majeurs représentent près de 98 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Finalement, 43 millions de dollars seront investis dans les projets du secteur Administratif. Toujours soucieuse d'améliorer sa performance, la STM compte investir dans plusieurs projets, dont celui de la Prestation électronique de services de billettique par Internet qui permettra à la clientèle d'acheter ses titres dans le confort de son foyer, 24 heures par jour et 365 jours par année. D'autres investissements sont prévus au chapitre de l'optimisation des espaces de travail, de la mise à niveau du parc informatique et des logiciels, ainsi que des infrastructures technologiques de la STM. Ces différents projets contribuent à assurer la saine gestion de l'entreprise.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR



SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS PAR SECTEURS ET CATÉGORIES D'ACTIFS

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total
RÉSEAU DES BUS							
Machinerie, équipement et outillage	79 924	51 312	31 872	32 821	116 005	587	196 516
Matériel informatique	362	5 549	1 440	0	6 989	0	7 351
Matériel roulant	27 812	40 518	48 370	96 487	185 375	144 232	357 419
Patrimoine immobilier et infrastructures	41 641	54 069	94 813	36 747	185 629	102 455	329 725
	149 739	**151 448**	**176 495**	**166 055**	**493 988**	**247 274**	**891 011**
RÉSEAU DU MÉTRO							
Machinerie, équipement et outillage	167 843	133 015	207 583	202 534	543 132	389 729	1 100 704
Matériel roulant	494 822	208 916	422 385	435 917	1 067 218	401 720	1 963 760
Patrimoine immobilier et infrastructures	278 268	111 289	119 180	110 651	341 120	304 285	923 673
	940 933	**453 220**	**749 148**	**749 102**	**1 951 470**	**1 095 734**	**3 988 137**
ADMINISTRATIF							
Machinerie, équipement et outillage	2 127	781	0	0	781	0	2 908
Matériel informatique	30 829	15 572	8 227	8 186	31 985	2 828	65 642
Patrimoine immobilier et infrastructures	0	0	5 398	4 514	9 912	0	9 912
	32 956	**16 353**	**13 625**	**12 700**	**42 678**	**2 828**	**78 462**
GRAND TOTAL	**1 123 628**	**621 021**	**939 268**	**927 857**	**2 488 146**	**1 345 836**	**4 957 610**

TOUS LES SECTEURS							
Machinerie, équipement et outillage	249 894	185 108	239 455	235 355	659 918	390 316	1 300 128
Matériel informatique	31 191	21 121	9 667	8 186	38 974	2 828	72 993
Matériel roulant	522 634	249 434	470 755	532 404	1 252 593	545 952	2 321 179
Patrimoine immobilier et infrastructures	319 909	165 358	219 391	151 912	536 661	406 740	1 263 310
GRAND TOTAL	**1 123 628**	**621 021**	**939 268**	**927 857**	**2 488 146**	**1 345 836**	**4 957 610**

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR HORIZON

(en milliers de dollars)	3 ans 2015-2017	5 ans 2015-2019	10 ans 2015-2024	Total Projet
RÉSEAU DES BUS	493 998	738 536	741 276	891 011
RÉSEAU DU MÉTRO	1 951 470	2 754 300	3 047 205	3 988 137
ADMINISTRATIF	42 678	45 508	45 508	78 462
GRAND TOTAL	**2 488 146**	**3 538 344**	**3 833 989**	**4 957 610**

INVESTISSEMENTS MAJEURS

Les investissements prévus au présent PTI se répartissent sur 46 projets. Toutefois, 12 projets de grande envergure totalisent 94 % des investissements. Ceux-ci sont essentiels à la poursuite des activités de la STM et sont les assises de son *Plan stratégique 2020*. Les prochaines pages présentent une brève description de ces 12 projets et leurs bénéfices. Pour plus de détails, des fiches décrivant chacun des projets autorisés sont présentées plus loin dans les différentes sections Réseau des bus, Réseau du métro et Administratif.

NOUVELLES VOITURES DE MÉTRO AZUR

La STM fera l'acquisition de 52 trains de type « boa », dont les voitures sont reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer de l'une à l'autre en tout temps. Les travaux préparatoires à l'arrivée des nouvelles voitures, notamment le réaménagement majeur de l'atelier de petite révision Youville, la conception et la mise en service de simulateurs de conduite compacts pour les opérateurs, le rehaussement de certains quais des stations devant être munies d'ascenseurs, la correction d'interférences d'équipements en tunnel avec les prochaines voitures, la transformation des programmes de formation nécessaires à l'exploitation des prochains trains utilisant une technologie de simulation et d'apprentissage en ligne, la finalisation de la conception du système radio à large bande (SRLB) et les travaux d'installation en tunnel sont en cours ou déjà complétés.

Un cap important a été franchi en début 2014 avec les essais du premier train de 9 voitures, en atelier et sur la voie.

BÉNÉFICES

Les voitures AZUR répondent aux normes internationales, notamment en matière de sécurité, de confort, et de capacité d'accueil. Les nouvelles voitures de métro seront dotées d'une suspension pneumatique et pourront accueillir plus de passagers que les voitures MR présentement en fonction sur le réseau du métro, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre grâce à la configuration de type « boa ». Les voitures sont d'ailleurs plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ainsi, avec ce matériel roulant du 21^{e} siècle, la STM pourra accroître la capacité de transport et améliorer la fiabilité du métro et il favorisera l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

RÉNO-MÉTRO

Regroupés sous le vocable Réno-Métro, les programmes Réno-Infrastructures et Réno-Systèmes servent à effectuer des travaux de modernisation du réseau de métro.

Réno-Infrastructures
La phase I du programme Réno-Infrastructures vise principalement des travaux d'amélioration de l'accessibilité et de réfections majeures en tunnel. La phase II est en cours de planification pour un début prévu en 2017.

Réno-Systèmes
Le programme Réno-Systèmes a, quant à lui, pour objectif de remplacer ou de remettre à niveau des équipements fixes directement liés à l'exploitation, soit les installations motorisées, les équipements de voie, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains et les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation. La phase IV est en cours de planification pour un début prévu en 2016.

BÉNÉFICES

Ces programmes visent à maintenir la fiabilité, l'état, la disponibilité et la sécurité du réseau du métro tout en réduisant le déficit d'investissement.

RÉFECTION MAJEURE DE LA STATION BERRI-UQAM

La STM effectue depuis 2010 une importante cure de rajeunissement de la station la plus achalandée du réseau qui compte 12,7 millions d'entrées par année. Les travaux de rénovation visent notamment le retrait et la stabilisation de la majorité des murs de blocs et des différents parements architecturaux, ainsi que de certains plafonds dans les zones accessibles au public. La STM procédera aussi à la réfection de la majorité des composantes mécaniques, électriques et architecturales de la station. Les travaux de réfection, touchant la membrane d'étanchéisation et les alentours de la station, seront réalisés dans le cadre d'une phase ultérieure du programme Réno-Infrastructures. L'ensemble des travaux intérieurs (phase I) mettra notamment en évidence la signalétique, tout en respectant la valeur patrimoniale de la station.

BÉNÉFICES

La réfection de cette station en prolongera la durée de vie et stabilisera les coûts de son entretien tout en réduisant le déficit d'investissement.

iBUS

La STM procédera, vers la fin de 2014, à l'installation graduelle d'un Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) dans ses bus et ses véhicules de service et ce, après les phases de conception et une période de tests et d'essais. Ce SAEIV constitue l'élément central du projet iBUS. Il est jumelé à un système de comptage automatisé et d'acquisition des données (SCAD) qui sera installé dans l'ensemble du parc de bus.

BÉNÉFICES

Une amélioration de la satisfaction de la clientèle est prévue puisque les clients du service de bus pourront connaître les ajustements apportés aux horaires et aux parcours, et avoir accès à l'information sur l'heure de passage réelle d'un bus à un arrêt, sur les perturbations de service et les trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt pour les passagers à bord d'un véhicule.

De plus, la STM pourra exercer un contrôle rigoureux des coûts par l'amélioration de la ponctualité des bus avec une gestion du parc en temps réel. Elle pourra s'assurer d'une meilleure coordination avec le réseau du métro et les trains de banlieue, et améliorer la sécurité des chauffeurs et de la clientèle.

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS

Le programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) améliorera la qualité de service, la rapidité et la fiabilité du réseau de bus. Ce programme consiste à implanter, d'ici 2017, des mesures préférentielles sur 375 kilomètres de voies sur l'île de Montréal. Déployé en deux temps, le programme prévoit d'abord la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires sur l'île de Montréal et, par la suite, l'implantation d'un système de détection des bus en temps réel.

BÉNÉFICES

L'implantation des différentes mesures préférentielles amènera, à terme, une réduction des heures de service sur les lignes implantées.

CENTRES DE TRANSPORT

En vue d'augmenter son parc de bus pour soutenir la croissance de son offre de service, la STM a complété la construction du nouveau centre de transport Stinson et s'affaire à la planification de la reconstruction du Complexe Crémazie.

Reconstruction du Complexe Crémazie
Construit en 1948, le Complexe Crémazie est un atelier d'entretien de bus abritant des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Ce bâtiment nécessite des travaux importants afin de le rendre conforme aux normes actuelles et adapté aux besoins d'entretien actuels et futurs. Les travaux de reconstruction du Complexe Crémazie sont prévus pour 2015 et se termineront en 2019. Le complexe, qui aura une superficie de 37 200 m^2 prévoit une accréditation LEED Or.

BÉNÉFICES

Ce projet optimisera les activités mesurables par des gains de capacité d'entretien et accroîtra la mobilisation des employés. Ces améliorations devraient engendrer des économies récurrentes annuellement en plus d'éviter certains coûts d'exploitation.

ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE

En vue de répondre à l'objectif qu'elle s'est fixé dans son *Plan stratégique 2020*, soit de se doter uniquement de véhicules électriques à partir de 2025, la STM prévoit la réalisation de plusieurs projets liés à différents modes de propulsion (hybride et électrique rechargeable). Au cours des trois prochaines années, la STM acquerra 115 bus à propulsion hybride. De plus, à la suite d'une entente de partenariat stratégique avec Nova Bus, la STM, première en Amérique du Nord, participera au programme international « Cité Mobilité ». Ce projet vise à tester de nouvelles technologies dans les conditions réelles d'exploitation et d'en évaluer les impacts sur la planification, les opérations, l'entretien, les coûts et surtout l'amélioration du service à la clientèle. Trois bus entièrement électriques seront mis en service dans le cadre de ce projet.

BÉNÉFICES

Le « virage électrique » entrepris est un choix de développement durable par la réduction des gaz à effet de serre (GES) et de la pollution sonore. La STM vise l'objectif « zéro émission » pour 2049.

INVESTISSEMENTS MAJEURS

(en milliers de dollars)	2015	2016	2017	Total
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	**244 621**	**445 755**	**426 776**	**1 117 152**
Acquisition des voitures de métro AZUR	206 575	418 646	414 810	1 040 031
Modifications des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR	38 046	27 109	11 966	77 121
2. RÉNO MÉTRO	**174 073**	**258 451**	**281 619**	**714 143**
Réno-Infrastructures – phase I	50 000	60 000	44 677	154 677
Réno-Infrastructures – phase II	0	3 494	37 677	41 171
Réno-Systèmes – phase III	121 073	144 207	72 767	338 047
Réno-Systèmes – phase IV	3 009	59 995	129 767	192 771
3. RÉFECTION MAJEURE DE BERRI-UQAM	**15 894**	**23 241**	**14 606**	**53 741**
Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I	15 894	23 241	14 606	53 741
4. iBUS	**47 067**	**28 834**	**30 066**	**105 967**
Système d'exploitation (iBUS)	47 067	28 834	30 066	105 967
5. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS	**25 471**	**41 111**	**14 826**	**81 408**
Programme de mesures préférentielles pour bus	25 471	41 111	14 826	81 408
6. CENTRES DE TRANSPORT	**22 314**	**50 134**	**18 138**	**90 586**
Reconstruction du Complexe Crémazie	22 314	50 134	18 138	90 586
7. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE	**28 255**	**41 490**	**93 165**	**162 910**
Acquisition des bus hybrides 12 mètres (40 pieds) 2012-2017	22 758	19 099	74 500	116 357
Acquisition des bus hybrides articulés 18 mètres (60 pieds) 2013-2018	5 497	22 391	18 665	46 553
Total des investissements majeurs	**557 704**	**898 261**	**882 465**	**2 338 430**
Total des investissements	**621 021**	**939 268**	**927 857**	**2 488 146**
Pourcentage des investissements majeurs	**90 %**	**96 %**	**95 %**	**94 %**

IMPACT FINANCIER

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

La Société de transport de Montréal est régie par de nombreuses lois et règles de fonctionnement, et le financement de ses projets n'y fait pas exception. Le processus de financement des projets, décrit ci-bas et illustré à la page suivante, débute lorsqu'un projet réussit son passage de la porte 2 à la gestion de portefeuille de projets, pour entrer en phase de préparation de la mise en œuvre et être approuvé par le conseil d'administration. En moyenne, il s'écoule une période de un à trois ans entre la décision du conseil d'administration d'approuver un projet et le début des travaux. Voici les étapes à franchir :

VOLET RÈGLEMENT D'EMPRUNT

Conformément à l'article 123 de la *Loi sur les Sociétés de transport en commun*, (L.R.Q., c. S-30.01), une fois le règlement d'emprunt approuvé par le conseil d'administration de la STM, celui-ci doit être approuvé par le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). De plus, conformément à l'article 158.1 de notre loi constitutive, s'il s'agit d'un règlement d'emprunt concernant le réseau du métro dont le remboursement de la dette est supérieur à cinq ans, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit aussi l'approuver avant de l'envoyer au MAMOT.

Lorsque la STM a obtenu toutes les approbations des diverses instances, dont le délai d'obtention varie de trois à six mois selon la nature du projet, elle peut procéder à la réalisation de ses projets d'investissement. De plus, si ces derniers sont admissibles à une subvention, les projets devront avoir obtenu l'autorisation de subvention finale du ministre des Transports du Québec avant la réalisation des travaux planifiés au projet. Le délai d'obtention de cette autorisation varie entre 6 et 24 mois.

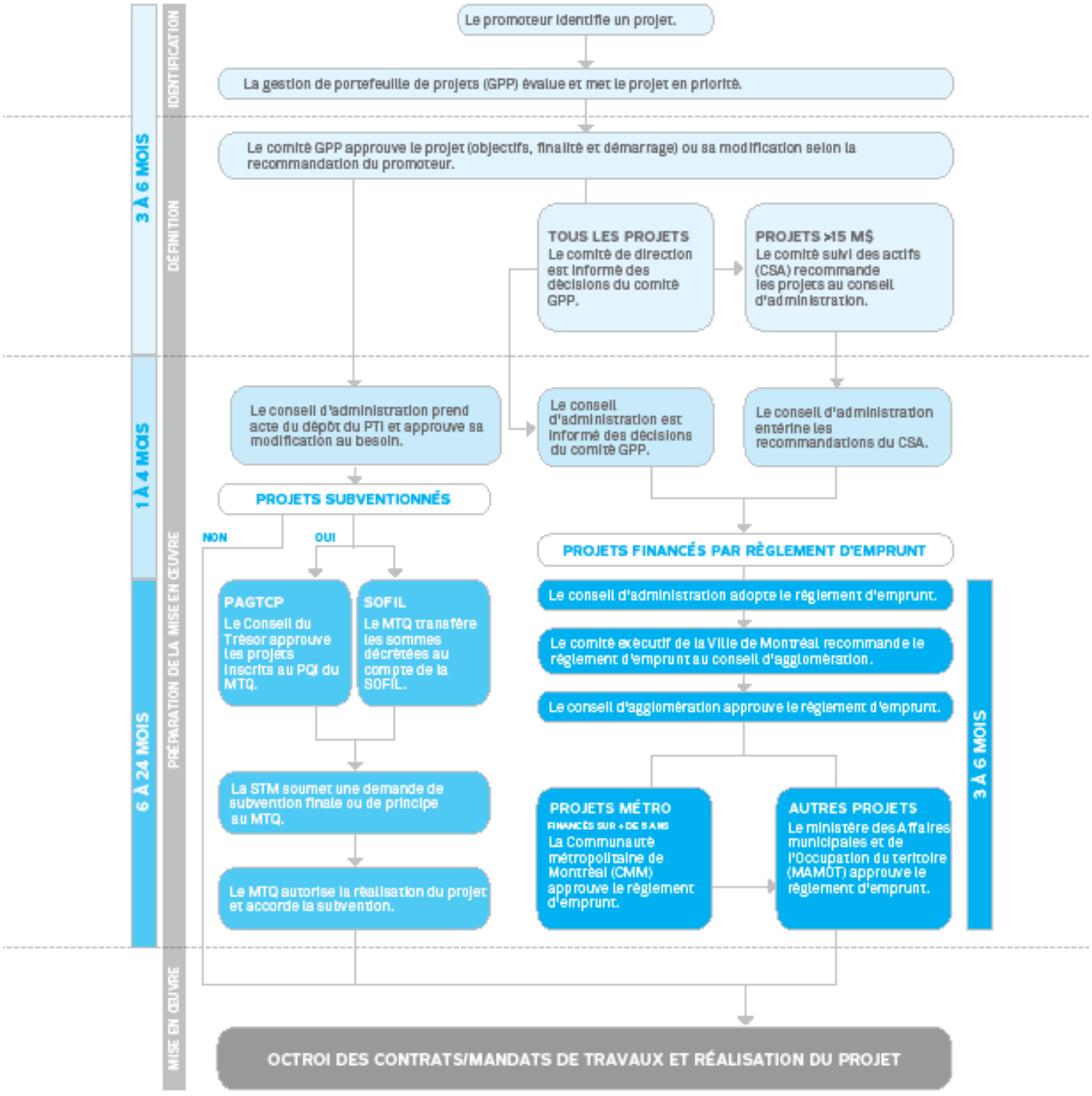
VOLET SUBVENTIONS

La plupart des projets de la STM sont admissibles à des subventions aux immobilisations par le biais des programmes d'aide gouvernementaux, dont les deux principaux sont le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Dans une moindre mesure, certains projets sont admissibles au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique (PAGAAEE), au Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (PAGASTC) ou au volet infrastructures du Fonds Chantiers Canada (FCC). Certains de ces programmes risquent d'être revus et intégrés au nouveau programme de mobilité durable du gouvernement du Québec prévu en 2014.

Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTQ qui les fait approuver par le Conseil du Trésor par l'entremise de son Plan québécois des infrastructures (PQI) ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTQ une demande de subvention de principe ou finale selon les exigences des programmes d'aide. Lorsque le ministre accorde l'autorisation finale de subvention, la STM commence les travaux.

Finalement, une fois le pouvoir d'emprunt accordé par le MAMOT et l'autorisation de subvention obtenue, la STM finance ses projets d'investissement, soit par des émissions de dette auprès de Financement-Québec ou de la Ville de Montréal, soit par des subventions au comptant.

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET



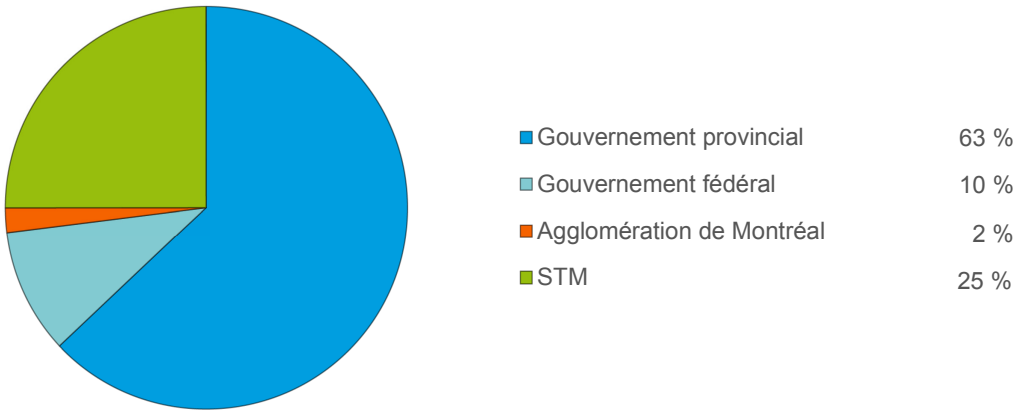
ANALYSE DES SUBVENTIONS 2015-2016-2017

L'ampleur des besoins fait en sorte que, seule, la Société ne pourrait réaliser tous ses projets d'investissements. Bien que le déficit d'investissement soit imposant et que les sources de financement soient toujours insuffisantes, plusieurs partenaires sont présents pour la soutenir malgré un contexte économique difficile. Actuellement, les projets autorisés sont majoritairement admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 % et 100 %), ce qui fait en sorte que les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal financeront, pour les trois prochaines années, près de 1,9 milliard de dollars, soit 75 % des dépenses d'investissement de la Société. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 63 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 10 % et celle de l'Agglomération de Montréal de 2 %. La STM financera la différence, sur service de la dette ou au comptant, soit 25 % des investissements, correspondant à un montant de 605 millions de dollars pour la période de 2015 à 2017. À titre de comparaison, l'an dernier c'était une somme de 1,7 milliard de dollars qui était planifiée au titre de subventions de nos partenaires.

FINANCEMENT

(en milliers de dollars)	2015	2016	2017	Total	%
Subventions de nos partenaires					
Gouvernement provincial	377 132	618 636	595 228	1 590 996	63 %
Gouvernement fédéral	81 454	83 513	76 276	241 243	10 %
Agglomération de Montréal	13 206	11 735	19 118	44 059	2 %
Sous-total	**471 792**	**713 884**	**690 622**	**1 876 298**	**75 %**
Financement de la STM					
Dépenses d'exploitation	13 798	6 528	5 306	25 632	2 %
Fonds de roulement	219	1 100	1 100	2 419	0 %
Sur emprunt	135 212	217 756	230 829	583 797	23 %
Sous-total	**149 229**	**225 384**	**237 235**	**611 848**	**25 %**
Total	**621 021**	**939 268**	**927 857**	**2 488 146**	**100 %**

SOMMAIRE DU FINANCEMENT



IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

SUR L'ENDETTEMENT

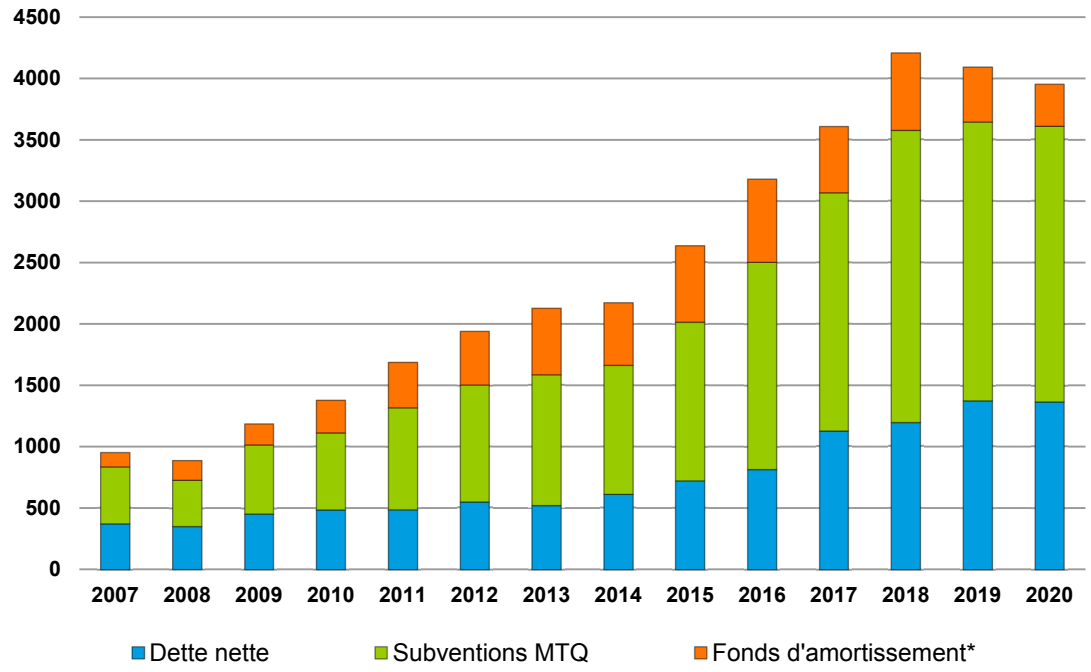
Le financement d'une partie des dépenses capitalisables se fait par émission de dette. Depuis juillet 2013, la portion subventionnée des projets est financée auprès de Financement-Québec, alors que la portion non subventionnée est financée auprès de la Ville de Montréal.

Du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2014, la dette brute devrait s'accroître de 1,3 milliard de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuelle moyenne de 24,2 %. Pour les trois prochaines années, elle augmentera de 1,4 milliard de dollars, soit un taux de croissance de 21,9 %. Cette augmentation est atténuée par le financement au comptant de certains projets provenant des programmes de subventions fédéral, provincial et municipal.

Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 610,4 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2014 pour atteindre 1,1 milliard de dollars au 31 décembre 2017. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT

(en millions de dollars)



	RÉEL							PRÉVISIONS						
(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fonds d'amortissement*	117,4	158,8	169,2	261,1	366,4	435,2	542,1	509,5	613,3	676,1	533,3	628,8	444,1	340,4
Subventions MTQ	464,5	377,4	558,4	629,0	833,3	954,6	1061,1	1053,8	1292,6	1687,8	1941,8	2379,9	2272,0	2242,9
Dette nette	369,3	351,1	454,3	484,4	484,7	550,4	524,3	610,4	725,0	815,0	1128,2	1197,2	1376,9	1367,8
Total	**951,2**	**887,3**	**1181,9**	**1374,5**	**1684,4**	**1940,2**	**2127,5**	**2173,7**	**2630,9**	**3178,9**	**3603,5**	**4205,9**	**4093,0**	**3951,1**

** Un fonds d'amortissement est créé pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un (1) an et ce, en vue d'effectuer le remboursement complet à l'échéance.*

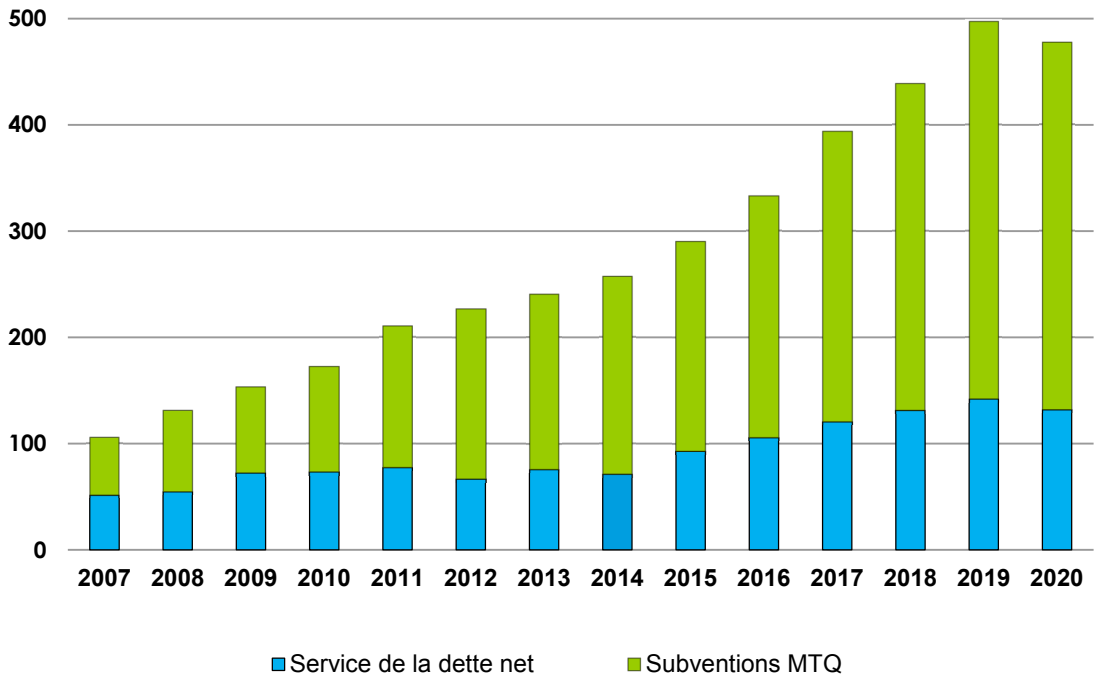
SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 71,2 millions de dollars en 2014 pour atteindre 120,8 millions de dollars en 2017. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 23,2 % par rapport à 5,0 % pour la période de 2009 à 2014. Durant cette même période, le service de la dette net a représenté, en moyenne, 5,9 % des dépenses d'exploitation nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires). En 2017, ce ratio devrait se situer à 8,1 %, pour atteindre 7,8 % en 2020. Ces prévisions respectent la cible que la STM s'est fixée, conformément à sa politique de gestion de la dette à long terme, en ce qui a trait au ratio relié à l'endettement. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est de 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 63,3 % (pour la période de 2009 à 2014) à 69,4 % pour les trois prochaines années.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)



	RÉEL							PRÉVISIONS						
(en millions de dollars)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Service de la dette brut	105,5	131,2	153,7	172,4	210,3	227,0	240,2	256,8	290,3	332,6	393,4	438,2	496,9	477,0
Subventions MTQ	53,6	76,5	81,3	99,2	132,9	160,6	164,3	185,6	197,3	226,6	272,5	306,9	355,1	345,1
Service de la dette net	51,9	54,7	72,4	73,2	77,4	66,4	75,9	71,2	93,0	106,0	120,9	131,3	141,8	131,9

FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)	2015	2016	2017	Total
Financement au comptant				
Non capitalisable				
Budget d'exploitation	13 685	6 528	5 306	25 519
Capitalisable				
Fonds de roulement	219	1 100	1 100	2 419
Budget d'exploitation	113	0	0	113
Gouvernement provincial – subvention au comptant	24 959	22 283	19 719	66 961
Gouvernement fédéral – subvention au comptant	71 375	74 577	40 662	186 614
Agglomération de Montréal – subvention au comptant	13 206	11 735	19 118	44 059
Sous-total	123 557	116 223	85 905	325 685
Financement sur emprunt				
Non subventionné	135 212	217 756	230 829	583 797
Subventionné	362 252	605 289	611 123	1 578 664
Sous-total	**497 464**	**823 045**	**841 952**	**2 162 461**
Financement total	**621 021**	**939 268**	**927 857**	**2 488 146**
Programme de financement par le biais de la dette à long terme	**549 399**	**701 256**	**811 667**	**2 062 322**

Dans un souci d'optimisation des ressources financières, la STM établit ses besoins de financement annuel par le biais de la dette à long terme en tenant compte du taux de réalisation historique des projets.

RÉSEAU DES BUS

ACTIFS AU 1ER MAI 2014

RÉSEAU DES BUS

9	centres de transport — **8** bus — **1** minibus TA
186	positions de vérins
1721	bus — **1456** standards (40 pieds) — **257** articulés (60 pieds) — **8** hybrides (40 pieds)
102	minibus (86 minibus pour le transport adapté (TA), **12** Navettes Or, **4** en service urbain)
5	terminus
2	boucles de terminus
9007	arrêts de bus
1003	abribus
379	véhicules routiers
45	véhicules de travaux
10	remorques
452	portes de garage
17	laveurs de bus
110	équipements de manutention et levage mobiles
27	équipements d'entretien mobiles

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

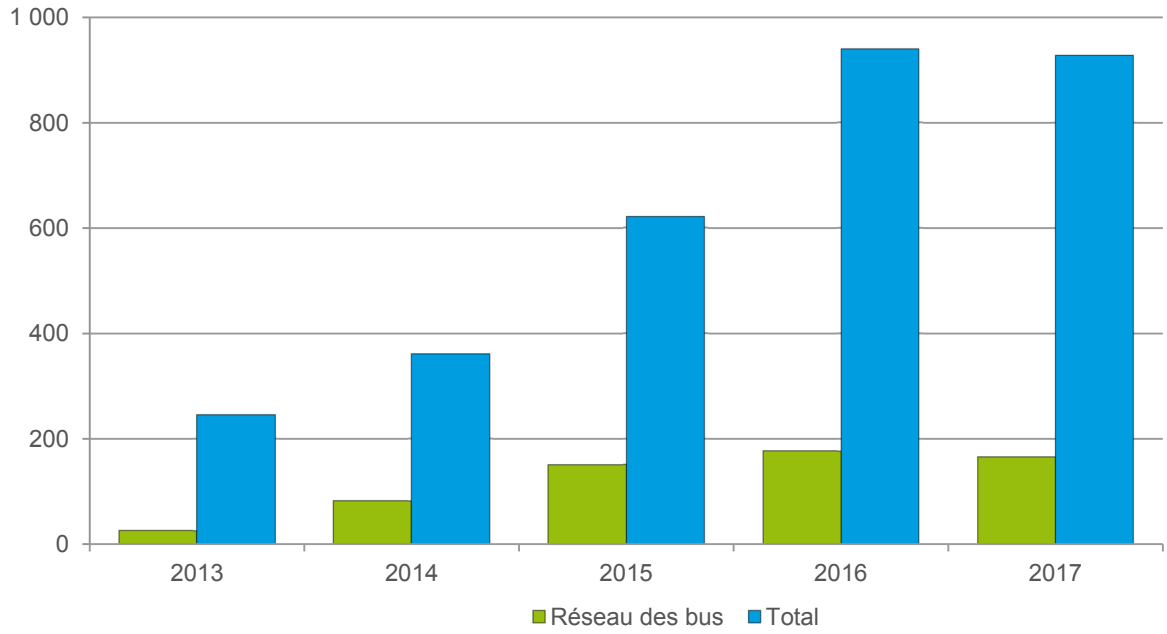
1899	boîtes de perception bus
624	terminaux de vente de titres (détaillants)

SOMMAIRE

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années s'élèvent à 494 millions de dollars et représentent environ 20 % des dépenses d'investissement de la STM. De ces investissements, 38 % (185 millions de dollars) servira au remplacement et à l'ajout du matériel roulant, alors qu'une proportion similaire (186 millions de dollars) sera affectée aux infrastructures. Les projets de machinerie, équipement et outillage représenteront environ 23 % des investissements. Le solde, soit 1 %, ira au projet informatique 100 % SCAD.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU RÉSEAU DES BUS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Pour la période couverte par le présent PTI, ce sont 116 millions de dollars qui sont planifiés dans cette catégorie d'investissement. De ce montant, 114 millions de dollars sont réservés pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire. En effet, la Société remplacera ses systèmes d'exploitation avec le projet Système d'exploitation (iBUS) au montant de 106 millions de dollars (fiche BUS-02), et ses équipements de levage de bus, décrit à la fiche BUS-01. Au cours des trois prochaines années, ce projet de remplacement des équipements de levage affectera la majorité des centres de transport et les coûts estimés pour cette même période sont de 8 millions de dollars.

MATÉRIEL ROULANT

L'achat de bus constitue un investissement majeur pour la Société. À l'heure actuelle, l'entreprise acquiert des bus à plancher surbaissé de 12 mètres (40 pieds), présenté à la fiche de projet BUS-05, et des bus articulés de 18 mètres (60 pieds), décrit à la fiche BUS-06. Les véhicules à plancher surbaissé ont été retenus afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes à mobilité réduite. Les bus articulés de 18 mètres sont utilisés pour améliorer le service sur les axes ayant un fort achalandage. Le tableau suivant présente l'état du parc de bus à la STM :

Année	Nombre de bus	Pourcentage de variation du parc	Âge moyen des bus
2008	1 671		8,78
2009	1 680	1 %	8,48
2010	1 680	0 %	6,11
2011	1 680	0 %	4,34
2012	1 712	2 %	5,26
2013	1 774	4 %	6,05
2014	1 721	-3 %	6,80
2015	1 748	2 %	7,69
2016	1 782	2 %	8,54
2017	1 812	2 %	9,18
	Accroissement sur la période	8 %	

Entre 2015 et 2017, la Société investira 163 millions de dollars pour l'acquisition de 115 bus hybrides diesel-électriques (voir tableau ci-dessous). Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports du Québec.

BUS HYBRIDES (AJOUT)	2015	2016	2017	TOTAL
Bus 12 mètres (40 pieds)	27	14	7	48
Bus articulés 18 mètres (60 pieds)		20	23	43
BUS HYBRIDES (REMPLACEMENT)				
Bus 12 mètres (40 pieds)			24	24
Bus articulés 18 mètres (60 pieds)				
TOTAL	**27**	**34**	**54**	**115**

Une entente de partenariat stratégique a été conclue entre la STM et Volvo pour participer au programme international « Cité Mobilité » (fiche BUS-09). Le programme comprend de nouvelles technologies, dont des véhicules à propulsion 100 % électriques et rechargeables visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les taux d'émission de GES. Une somme de 10 millions de dollars est planifiée pour les trois prochaines années pour ce projet de démonstration, qui est en majeure partie financé par le gouvernement du Québec.

Au chapitre des acquisitions de minibus (fiche BUS-08), la STM prévoit en acheter 19 pour un montant de 2,3 millions de dollars. Ils serviront à remplacer des minibus au Centre de transport adapté qui auront atteint la fin de leur vie utile.

Finalement, un montant de 9 millions de dollars sera investi pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service (fiche BUS-07).

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

Centre de transport	Année de construction / Rénovations majeures	Année d'agrandissement	Utilisation
Mont-Royal	1928	1937	Centre de transport
Complexe Crémazie	1948	1956	Centre d'entretien majeur
Frontenac	1956 / 2012	1958	Centre de transport
Saint-Michel	1956 / 1993		Centre de transport adapté
Saint-Denis	1958	1970	Centre de transport
Legendre	1973	2011	Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
Saint-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport
Stinson	2014		Centre de transport

La STM investira un montant d'environ 186 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des bus de 2015 à 2017.

Parmi ces projets, trois représentent plus de 96 % des investissements de cette catégorie, soit les projets de maintien et de reconstruction du Complexe Crémazie (fiches BUS-10 et BUS-15) totalisant près de 96 millions de dollars et le Programme de mesures préférentielles pour bus (fiche BUS-13) pour 81 millions de dollars.

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira plus de 7 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans la réfection de ses centres. Les travaux toucheront de nombreux éléments tels que le pavage, l'architecture, la structure, la mécanique du bâtiment, la mécanique générale, l'électricité et la sécurisation de certains équipements ou composants. Le détail de ces travaux est présenté aux fiches de projet BUS-11, BUS-12 et BUS-16.

Finalement, l'aménagement du terminus Radisson (fiche BUS-14) sera revu et le projet fera l'objet d'une demande de changement d'envergure au cours des prochains mois.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

AUTORISÉS *(en milliers de dollars)*				2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total
Machinerie, équipement et outillage										
No:	562124-00	Programme de remplacement	Cap	14 399	2 832	2 492	2 755	8 079	587	23 065
Fiche:	BUS-01	des équipements de levage	Non cap	388	0	0	0	0	0	388
R.E./FIN.:	R-002-A		**Total**	**14 787**	**2 832**	**2 492**	**2 755**	**8 079**	**587**	**23 453**
No:	721759	Système d'exploitation (iBUS)	Cap	62 597	43 416	28 230	30 066	101 712	0	164 309
Fiche:	BUS-02		Non cap	1 436	3 651	604	0	4 255	0	5 691
R.E./FIN.:	R-114-A		**Total**	**64 033**	**47 067**	**28 834**	**30 066**	**105 967**	**0**	**170 000**
No:	EVH.14.00.01	Système de vidéosurveillance	Cap	1 104	1 413	546	0	1 959	0	3 063
Fiche:	BUS-03	à bord des bus	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-079-L		Total	1 104	1 413	546	0	1 959	0	3 063
			Sous-total	**79 924**	**51 312**	**31 872**	**32 821**	**116 005**	**587**	**196 516**
Matériel informatique										
No:	851203	100 % SCAD	Cap	362	5 549	1 440	0	6 989	0	7 351
Fiche:	BUS-04		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-142-A		**Total**	**362**	**5 549**	**1 440**	**0**	**6 989**	**0**	**7 351**
			Sous-total	**362**	**5 549**	**1 440**	**0**	**6 989**	**0**	**7 351**
Matériel roulant										
No:	5002098	Acquisition des bus hybrides 12	Cap	6 741	22 004	18 427	73 788	114 219	140 011	260 971
Fiche:	BUS-05	mètres (40 pieds) 2012-2017	Non cap	21	754	672	712	2 138	3167	5 326
R.E./FIN.:	R-120		**Total**	**6 762**	**22 758**	**19 099**	**74 500**	**116 357**	**143 178**	**266 297**
No:	5002156	Acquisition des bus hybrides	Cap	14	5 497	21 928	18 325	45 750	0	45 764
Fiche:	BUS-06	articulés 18 mètres (60 pieds)	Non cap	0	0	463	340	803	0	803
R.E./FIN.:	R-914	2013-2018	**Total**	**14**	**5 497**	**22 391**	**18 665**	**46 553**	**0**	**46 567**
No:	5002163	Programme de remplacement et	Cap	12 435	2 209	4 786	2 450	9 445	0	21 880
Fiche:	BUS-07	d'ajout de véhicules de service	Non cap	11	11	12	6	29	0	40
R.E./FIN.:	R-140	2012-2016	**Total**	**12 446**	**2 220**	**4 798**	**2 456**	**9 474**	**0**	**21 920**
No:	5003436	Acquisition de minibus 2012-	Cap	5 873	1 538	722	0	2 260	0	8 133
Fiche:	BUS-08	2015, pour le transport adapté,	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-826	les Navettes Or et la ligne 212	**Total**	**5 873**	**1 538**	**722**	**0**	**2 260**	**0**	**8 133**
No:	ING.14.00.01	Cité Mobilité	Cap	0	0	0	0	0	0	0
Fiche:	BUS-09		Non cap	2 717	8 505	1 360	866	10 731	1 054	14 502
R.E./FIN.:	R-846-A		**Total**	**2 717**	**8 505**	**1 360**	**866**	**10 731**	**1 054**	**14 502**
			Sous-total	**27 812**	**40 518**	**48 370**	**96 487**	**185 375**	**144 232**	**357 419**
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No:	1935	Reconstruction du Complexe	Cap	139	106	1 053	635	1 794	0	1 933
Fiche:	BUS-10	Crémazie – phase de maintien	Non cap	491	1 096	1 137	1 279	3 512	1 281	5 284
R.E./FIN.:	R-143-A	2013-2019	**Total**	**630**	**1 202**	**2 190**	**1 914**	**5 306**	**1 281**	**7 217**
No:	201112-02	Intégration opérationnelle des bus	Cap	6 420	534	0	0	534	0	6 954
Fiche:	BUS-11		Non cap	6 039	0	0	0	0	0	6 039
R.E./FIN.:	R-078-C		**Total**	**12 459**	**534**	**0**	**0**	**534**	**0**	**12 993**
No:	2152	Programme de réfection des	Cap	3 010	2 484	1 378	1 869	5 731	3 871	12 612
Fiche:	BUS-12	dalles intérieures et des pavages	Non cap	12	0	0	0	0	0	12
R.E./FIN.:	R-131-A		**Total**	**3 022**	**2 484**	**1 378**	**1 869**	**5 731**	**3 871**	**12 624**
No:	350001	Programme de mesures	Cap	17 449	25 471	41 111	14 826	81 408	12 929	111 786
Fiche:	BUS-13	préférentielles pour bus	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	CA-113		**Total**	**17 449**	**25 471**	**41 111**	**14 826**	**81 408**	**12 929**	**111 786**
No:	350004	Aménagement du terminus	Cap	218	1 279	0	0	1 279	0	1 497
Fiche:	BUS-14	Radisson	Non cap	4	0	0	0	0	0	4
R.E./FIN.:	R-832-A		**Total**	**222**	**1 279**	**0**	**0**	**1 279**	**0**	**1 501**
No:	529995	Reconstruction du Complexe	Cap	6 937	21 350	50 042	17 944	89 336	83 949	180 222
Fiche:	BUS-15	Crémazie	Non cap	812	964	92	194	1 250	425	2 487
R.E./FIN.:	R-143-B		**Total**	**7 749**	**22 314**	**50 134**	**18 138**	**90 586**	**84 374**	**182 709**
No:	IFR-01316	Centre de transport Mont-Royal :	Cap	110	785	0	0	785	0	895
Fiche:	BUS-16	centralisation des systèmes	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-126-B	d'alarme incendie	**Total**	**110**	**785**	**0**	**0**	**785**	**0**	**895**
			Sous-total	**41 641**	**54 069**	**94 813**	**36 747**	**185 629**	**102 455**	**329 725**
TOTAL – AUTORISÉS			Cap	137 808	136 467	172 155	162 658	471 280	241 347	850 435
			Non cap	11 931	14 981	4 340	3 397	22 718	5 927	40 576
			Total	**149 739**	**151 448**	**176 495**	**166 055**	**493 998**	**247 274**	**891 011**

EN DÉFINITION *(en milliers de dollars)*				2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total
Machinerie, équipement et outillage										
No:	IFR-01602	Réseau de surface :	Cap	26	305	260	0	565	0	591
R.E./FIN.:	R-931-A	réfection du système	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
		d'air comprimé	**Total**	**26**	**305**	**260**	**0**	**565**	**0**	**591**
			Sous-total	**26**	**305**	**260**	**0**	**565**	**0**	**591**
Matériel informatique										
No:	850045-2	Transport adapté –	Cap	417	9 297	6 629	4 270	20 196	6,136	26,749
R.E./FIN.:	R-920-A	Exploitation temps	Non cap	569	650	666	686	2 002	1,071	3,642
		réel ACCESS	**Total**	**986**	**9 947**	**7 295**	**4 956**	**22 198**	**7,207**	**30,391**
		(EXTRA) – phase II								
			Sous-total	**986**	**9 947**	**7 295**	**4 956**	**22 198**	**7,207**	**30,391**
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No:	625007	Terminus Fairview :	Cap	301	52	14 602	11 827	26 481	3,803	30,585
R.E./FIN.:	R-117-C	implantation de	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
		mesures	**Total**	**301**	**52**	**14 602**	**11 827**	**26 481**	**3,803**	**30,585**
		préférentielles								
		et réaménagement								
		du terminus								
No:	350003	Aménagement du	Cap	0	16	9 158	3 104	12 278	3,128	15,406
R.E./FIN.:	R-903-A	terminus Dorval	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	**0**	**16**	**9 158**	**3 104**	**12 278**	**3,128**	**15,406**
			Sous-total	**957**	**12 557**	**53 110**	**40 482**	**106 149**	**171,068**	**278,174**
TOTAL – EN DÉFINITION			Cap	744	9,670	30 649	19 201	59 520	13 067	73 331
			Non cap	569	650	666	686	2 002	1 071	3 642
			Total	**1 313**	**10 320**	**31 315**	**19 887**	**61 522**	**14 138**	**76 973**
RÉSEAU DES BUS – TOTAL			Cap	138 552	146 137	202 804	181 859	530 800	254 414	923 766
			Non cap	12 500	15 631	5 006	4 083	24 720	6 998	44 218
			Total	**151 052**	**161 768**	**207 810**	**185 942**	**555 520**	**261 412**	**967 984**

FICHE DE PROJET **BUS – 01**

Programme de remplacement des équipements de levage

N° de projet :	562124-00	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-11-0902	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-002-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Un centre de transport possède en moyenne 15 installations de levage, chacune composée de vérins mécaniques, de vérins de carrosserie, de vérins de lavage, ainsi que d'un vérin à pneus. Leur durée de vie utile est de 16 ans. Pour la prolonger, des sécurisations sont à prévoir pour les positions les plus critiques. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Au-delà de cette échéance, les vérins ne sont plus sécuritaires et deviennent inutilisables.

Ce programme prévoit le remplacement des installations de levage de certains centres de transport de 2009 à 2018, pour les positions qui atteindront leur fin de vie d'ici 2015. Ce remplacement consiste à enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg (30 000 lb) au lieu de 9 072 kg (20 000 lb) et seront capables de soulever les bus de modèle « T-Drive ». Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et ainsi assurer que les installations de levage offrent un taux de disponibilité maximum.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, conformes à nos opérations, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié. Plus robustes, ces vérins ont une capacité accrue et sont plus économiques comparativement aux modèles existants sur le marché. Ces vérins ont une durée de vie de 30 ans versus 16 ou 19 ans pour les vérins commerciaux.

Centre de transport	Nombre	Type de vérins
Anjou	12	Atelier
Anjou	1	Pneu
Anjou	1	Contrôle
Frontenac	1	Pneu
Lasalle	1	Pneu
Lasalle	14	Atelier
Lasalle	3	Vapeur/lavage
Legendre	1	Pneu

Centre de transport	Nombre	Type de vérins
Mont-Royal	1	Pneu
Mont-Royal	8	Atelier
Mont-Royal	1	Vapeur/lavage
Saint-Denis	12	Atelier
Saint-Denis	1	Vapeur/lavage
Saint-Denis	1	Pneu
Saint-Laurent	6	Atelier

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	14 399	2 832	2 492	2 755	587	23 065
Non capitalisable	388	0	0	0	0	388
Total	14 787	2 832	2 492	2 755	587	23 453
Financement						
Gouvernement provincial	3 212	950	835	923	197	6 117
Gouvernement fédéral	4 258	1 260	1 107	1 224	261	8 110
Agglomération de Montréal	1 318	390	343	379	81	2 511
STM	5 999	232	207	229	48	6 715
Total	14 787	2 832	2 492	2 755	587	23 453
Pourcentage de subvention						**71 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 02**

Système d'exploitation (iBUS)

N° de projet :	721759	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-11-0375	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-114-A	Catégorie de portefeuille :	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide :	SOFIL 2		

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

Ce système permettra à la STM de connaître, d'une part, l'état global de son service, de gérer plus adéquatement son parc de plus de 1 700 bus et de coordonner et d'ajuster en temps réel la livraison de son service de bus en fonction des variations dans les déplacements de sa clientèle et des diverses perturbations affectant son réseau de surface (chantiers, détours...).

D'autre part, avec ce système, les clients du service de bus pourront connaître les ajustements apportés aux horaires et aux parcours, et avoir accès à l'information sur l'heure de passage réelle d'un bus à un arrêt, sur les perturbations de service et les trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt pour les passagers à bord d'un véhicule.

L'acquisition et la mise en service d'un SAEIV s'inscrivent dans la stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Pour la STM, un SAEIV mène à une exploitation plus efficiente, plus sécuritaire et plus mobilisatrice pour ses employés, tout en étant un élément de promotion significatif pour augmenter son achalandage.

Ces finalités s'inscrivent en concordance avec le *Plan stratégique 2020* de la STM, le Plan de transport de la Ville de Montréal et la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du ministère des Transports du Québec.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	62 597	47 416	28 230	30 066	0	164 309
Non capitalisable	1 436	3 651	604	0	0	5 691
Total	64 033	47 067	28 834	30 066	0	170 000
Financement						
Gouvernement provincial	22 265	15 869	10 318	10 989	0	59 441
Gouvernement fédéral	29 514	21 035	13 678	14 567	0	78 794
Agglomération de Montréal	9 137	6 512	4 235	4 510	0	24 394
STM	3 117	3 651	603	0	0	7 371
Total	64 033	47 067	28 834	30 066	0	170 000
Pourcentage de subvention						**96 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 03**

Système de vidéosurveillance à bord des autobus

N° de projet :	EVH.14.00.01	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-079-L	Catégorie de portefeuille :	Attirer, développer et mobiliser les talents
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Le projet consiste à faire l'acquisition et l'installation d'un système de vidéosurveillance par caméras à bord de 401 bus du parc actuel de la STM, en vue d'assurer un environnement sécuritaire pour notre clientèle et notre personnel.

Ainsi, tous les bus circulant sur le réseau de la STM la nuit seront équipés d'un système de caméras opérationnel. L'ajout de caméras sur le parc de bus actuel permettra donc une meilleure optimisation de l'allocation des véhicules par rapport aux caractéristiques d'exploitation requises, puisqu'au terme du projet, plus de 7 % du parc total de bus sera doté d'un tel système de caméras.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 104	1 413	546	0	0	3 063
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 104	1 413	546	0	0	3 063
Financement						
Gouvernement provincial	403	517	199	0	0	1 119
Gouvernement fédéral	535	685	264	0	0	1 484
Agglomération de Montréal	166	211	82	0	0	459
STM	0	0	1	0	0	1
Total	1 104	1 413	546	0	0	3 063
Pourcentage de subvention						**100 %**

FICHE DE PROJET BUS – 04

100 % SCAD

N° de projet :	851203	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-13-7305	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-142-A	Catégorie de portefeuille :	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Le système de comptage automatisé et d'acquisition des données (SCAD) à bord des bus sert à établir le service planifié, à mesurer la ponctualité des bus et à définir les temps de parcours. Les données sont également utilisées pour les études de développement des réseaux.

Actuellement, seulement 20 % du parc est muni d'un système de comptage, ce qui nous oblige à fonctionner par échantillonnage. Cette limite a pour effet de réduire la capacité de planifier le service d'une ligne de façon globale et de rendre impossible tout ajustement ponctuel une fois l'horaire en vigueur. Actuellement, de nombreux voyages sont ajoutés en raison de l'incertitude liée au faible échantillon recueilli pour planifier l'offre de service.

Ce projet consiste à munir l'ensemble des bus du système SCAD afin d'optimiser la planification, exercer un contrôle rigoureux des coûts, tout en améliorant la satisfaction de la clientèle. Les équipements les plus coûteux de ce système seront déjà requis et intégrés au SAEIV acquis dans le cadre du projet Système d'exploitation (iBUS), décrit à la fiche de projet BUS-02. Dans ce contexte, il devient optimal pour l'entreprise d'équiper chaque bus d'un système de comptage à un coût marginal moindre.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	362	5 549	1 440	0	0	7 351
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	362	5 549	1 440	0	0	7 351
Financement						
Gouvernement provincial	132	1 765	526	0	0	2 423
Gouvernement fédéral	175	2 339	698	0	0	3 212
Agglomération de Montréal	54	724	216	0	0	994
STM	1	721	0	0	0	722
Total	362	5 549	1 440	0	0	7 351
Pourcentage de subvention						**90 %**

Acquisition des bus hybrides 12 mètres (40 pieds) 2012-2017

N° de projet :	5002098	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-120	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2 DETTE, PAGTCP – 50 %		

De 2015 à 2018, la STM procédera à l'acquisition de 271 bus hybrides de 12 mètres (40 pieds). Ces bus utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par un moteur à carburant diesel ou à carburant diesel à l'urée pour assurer leur propulsion. Ils seront équipés des systèmes de perception des titres, de communication et de comptage des voyageurs.

De cette quantité, 184 serviront au remplacement des bus désuets, tandis que 87 seront ajoutés au parc existant.

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE BUS 12 MÈTRES

	2015	2016	2017	2018	Total
Bus 12 mètres	27	14	31	199	271

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	6 741	22 004	18 427	73 788	140 011	260 971
Non capitalisable	21	754	672	712	3 167	5 326
Total	6 762	22 758	19 099	74 500	143 178	266 297
Financement						
Gouvernement provincial	2 423	7 584	6 416	26 720	50 580	93 723
Gouvernement fédéral	3 162	9 991	8 473	35 348	66 586	123 560
Agglomération de Montréal	979	3 093	2 622	10 944	20 615	38 253
STM	198	2 090	1 588	1 488	5 397	10 761
Total	6 762	22 758	19 099	74 500	143 178	266 297
Pourcentage de subvention						**96 %**

FICHE DE PROJET BUS – 06

Acquisition de bus hybrides articulés 18 mètres (60 pieds) 2013-2018

N° de projet :	5002156	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-914	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 3, PAGTCP – 50 %		

En 2016 et 2017, la STM procédera à l'acquisition de 43 bus articulés à plancher surbaissé hybrides pour répondre à un accroissement de l'achalandage du réseau de surface.

Les bus hybrides utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par un moteur à carburant diesel ou à carburant diesel à l'urée pour assurer leur propulsion. Ces bus seront équipés des systèmes de perception des titres, de communication, de comptage des voyageurs et de vidéosurveillance.

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE BUS 18 MÈTRES

	2016	2017	Total
Bus 18 mètres	20	23	43

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	14	5 497	21 928	18 325	0	45 764
Non capitalisable	0	0	463	340	0	803
Total	14	5 497	22 391	18 665	0	46 567
Financement						
Gouvernement provincial	0	1 979	7 909	6 613	0	16 501
Gouvernement fédéral	0	2 624	10 423	8 696	0	21 743
Agglomération de Montréal	0	812	3 226	2 692	0	6 730
STM	14	82	833	664	0	1 593
Total	14	5 497	22 391	18 665	0	46 567
Pourcentage de subvention						**97 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 07**

Programme de remplacement et d'ajout de véhicules de service 2012-2016

N° de projet :	5002163	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-12-0611	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-140	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Le projet prévoit l'acquisition de 261 véhicules pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour les réseaux de bus et de métro, de même que l'acquisition des équipements routiers utilisés pour l'ensemble des activités de la STM, pour la période de 2012 à 2017. De cette quantité, 212 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 49 serviront à combler de nouveaux besoins. De ces acquisitions, la STM planifie ainsi ajouter à son parc 57 petits véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

Le projet prévoit également des investissements pour l'aménagement intérieur des véhicules, de l'outillage, des équipements d'entretien, des infrastructures électriques et pour la gestion du projet.

Type de véhicule acheté	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Voiture	15	23	5	25	6	74
Benne ouverte	2	3	4		10	19
Fourgonnette	14	38	3	13	4	72
Camion utilitaire	9	14	2	7		32
Véhicule lourd		9		1	2	12
Remorque					2	2
Véhicule outil		7				7
Équipement	1	10	14	12	6	43
Total	**41**	**104**	**28**	**58**	**30**	**261**

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	12 435	2 209	4 786	2 450	0	21 880
Non capitalisable	11	11	12	6	0	40
Total	12 446	2 220	4 798	2 456	0	21 920
Financement						
Gouvernement provincial	4 303	324	1 749	895	0	7 271
Gouvernement fédéral	5 705	428	2 319	1 187	0	9 639
Agglomération de Montréal	1 766	132	718	367	0	2 983
STM	672	1 336	12	7	0	2 027
Total	12 446	2 220	4 798	2 456	0	21 920
Pourcentage de subvention						**91 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 08**

Acquisition de minibus 2012-2015 pour le Transport adapté, les Navettes Or et la ligne 212 – Sainte-Anne-de-Bellevue

N° de projet :	5003436	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-11-0522	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-826	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programmes d'aide :	TA, SOFIL 2		

En plus des bus standards et articulés, la STM dispose d'un parc de 102 minibus pour desservir, sur l'ensemble du territoire de l'Ile de Montréal, sa clientèle du Transport adapté ayant des limitations fonctionnelles (86 minibus), assurer le service de Navette Or aux aînés (12 minibus) et fournir un service conforme aux engagements de l'entreprise pour la ligne 212 – Sainte-Anne-de-Bellevue (4 minibus).

Ce projet prévoit l'acquisition de 68 minibus, dont 64 pour remplacer les minibus du Transport adapté et 4 pour remplacer ceux qui sont affectés à la ligne 212 – Sainte-Anne-de-Bellevue. Ces minibus sont munis d'équipements de perception des titres, de communication et de climatisation.

Leur réception s'échelonnera ainsi :

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE MINIBUS PAR SERVICE

	2014 et avant	2015	2016	Total
Transport adapté	45	13	6	64
Ligne 212 – Sainte-Anne-de-Bellevue	4	0	0	4
Total	**49**	**13**	**6**	**68**

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	5 873	1 538	722	0	0	8 133
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	5 873	1 538	722	0	0	8 133
Financement						
Gouvernement provincial	3 384	914	429	0	0	4 727
Gouvernement fédéral	222	0	0	0	0	222
Agglomération de Montréal	68	0	0	0	0	68
STM	2 199	624	293	0	0	3 116
Total	5 873	1 538	722	0	0	8 133
Pourcentage de subvention						**62 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 09**

Cité-Mobilité

N° de projet :	ING.14.00.01	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-846-A	Catégorie de portefeuille :	Développer les services
Programme d'aide :	DECRET 1220-2013		

La STM a annoncé dans son Plan d'électrification des transports de surface que, dès 2025, tous les bus achetés seront silencieux et ne produiront pas d'émissions de gaz à effet de serre. Ce plan s'aligne avec le *Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques* du gouvernement du Québec qui prévoit que, d'ici 2030, la presque totalité (95 %) des déplacements sur le réseau de transport collectif québécois recourront à l'électricité.

Pour atteindre son objectif d'électrification, plusieurs essais de technologies de recharge devront être effectués au cours des prochaines années à la STM.

Une entente de partenariat stratégique a été conclue en novembre 2013 entre la STM et Volvo, par l'entremise de sa division nord-américaine Nova Bus, pour participer au programme international « Cité Mobilité ». Ce programme comprend de nouvelles technologies conçues par Volvo, dont des véhicules à propulsion 100 % électriques et rechargeables par « biberonnage » visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les taux d'émission de GES.

Dans le cadre du projet Cité Mobilité de Montréal, trois bus Nova Bus LFS 100 % électriques d'un format de 12 mètres seront mis en service. L'autonomie de ces véhicules en service sera assurée à l'aide d'un système de recharge rapide par conduction avec deux stations de recharge, une en début de ligne et l'autre en fin de ligne. Des bornes de recharge lentes seront installées au centre de transport afin d'effectuer une recharge lente durant la nuit.

La participation active de la STM à ce projet de démonstration servira à tester de nouvelles technologies dans les conditions réelles d'exploitation et à évaluer les impacts sur la planification, les opérations, l'entretien, les coûts et surtout l'amélioration du service à la clientèle. De plus, elle permettra de connaître les impacts sur nos infrastructures afin de planifier les interventions qui seraient requises advenant le déploiement de ce type de technologie sur l'ensemble de notre réseau.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	2 717	8 505	1 360	866	1 054	14 502
Total	2 717	8 505	1 360	866	1 054	14 502
Financement						
Gouvernement provincial	2 229	6 979	1 116	711	865	11 900
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	488	1 526	244	155	189	2 602
Total	2 717	8 505	1 360	866	1 054	14 502
Pourcentage de subvention						**82 %**

Reconstruction du Complexe Crémazie – phase de maintien 2013-2019

N° de projet :	1935	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-143-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2 DETTE		

Étant donné que la reconstruction du Complexe Crémazie ne commencera qu'en 2015 et ne sera terminée qu'au début de 2019, le comité GPP de la STM a statué que des travaux de maintien sont requis afin que tous puissent poursuivre leurs activités de façon sécuritaire et efficace. Ces actions soutiendront également la croissance de l'offre de service durant cette période.

Ce projet fait partie du plan d'intervention qui totalise 13,3 millions de dollars et vise les actions suivantes :

— la rénovation du bâtiment de Prévention des incendies;
— le remplacement de la Procéco (équipement de lavage) du département de peinture;
— l'aménagement des accès aux trois magasins du Plateau Youville;
— la location d'espace d'entreposage;
— le réaménagement des espaces à bureaux;
— la relocalisation des locaux situés sur la mezzanine GR (imprimerie et vêtements);
— l'achat et l'installation d'un dynamomètre pour transmission.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	139	106	1053	635	0	1 933
Non capitalisable	491	1 096	1 137	1 279	1 281	5 284
Total	630	1 202	2 190	1 914	1 281	7 217
Financement						
Gouvernement provincial	18	19	350	200	0	587
Gouvernement fédéral	24	25	463	266	0	778
Agglomération de Montréal	7	8	143	82	0	240
STM	581	1 150	1 234	1 366	1 281	5 613
Total	630	1 202	2 190	1 914	1 281	7 217
Pourcentage de subvention						**22 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 11**

Intégration opérationnelle des bus

N° de projet :	201112-02	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-09-1386	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-078-C	Catégorie de portefeuille :	Développer les services
Programme d'aide :	SOFIL 1		

Compte tenu des nouvelles configurations et options pour les bus livrés par son fournisseur principal, la Société n'a eu d'autre choix que de se réorganiser pour intégrer ces nouveaux bus dans ses opérations.

Ce projet consiste à assurer l'intégration transversale des nouveaux bus dans les opérations et requiert des investissements dans les activités suivantes :

— l'acquisition et la conception de cours, ainsi que la formation du personnel;
— la préparation des documents techniques;
— l'élaboration des méthodes d'entretien;
— l'adaptation de certains équipements d'entretien;
— la révision de l'organisation du travail;
— l'acquisition et la conception d'outillages spécialisés;
— l'adaptation du mobilier urbain;
— la mise en place de nouvelles infrastructures (système de distribution à l'urée et de communication);
— la gestion du changement.

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

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	6 402	534	0	0	0	6 954
Non capitalisable	6 039	0	0	0	0	6 039
Total	12 459	534	0	0	0	12 993
Financement						
Gouvernement provincial	132	0	0	0	0	132
Gouvernement fédéral	590	0	0	0	0	590
Agglomération de Montréal	132	0	0	0	0	132
STM	11 605	534	0	0	0	12 139
Total	12 459	534	0	0	0	12 993
Pourcentage de subvention						**7 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 12**

Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages

N° de projet :	2152	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-131-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	Non admissible		

Durant l'été 2010, l'inspection visuelle de 45 sites avec aires de circulation de la STM a permis d'établir l'état de ces actifs en identifiant le type de dégradation et en leur attribuant un degré de sévérité (faible, moyen et majeur). L'analyse de la situation a servi à déterminer les besoins en entretien préventif (scellement de fissures, réparation locale) et en travaux de réfection partielle ou complète requis de 2012 à 2019.

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

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

Les objectifs du programme sont :

— la réfection ou la reconstruction de la surface pavée, de la fondation granulaire, des bordures, des trottoirs de béton et des systèmes d'égouts existants;
— la réfection ou la reconstruction des dalles de plancher en béton, de la fondation granulaire, des trottoirs de béton et des systèmes de drainage (puisards, caniveaux, cadres et grilles);

le scellement des fissures et des joints de ces surfaces et de ces dalles à l'aide de matériaux appropriés

.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 010	2 484	1 378	1 869	3 871	12 612
Non capitalisable	12	0	0	0	0	12
Total	3 022	2 484	1 378	1 869	3 871	12 624
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 022	2 484	1 378	1 869	3 871	12 624
Total	3 022	2 484	1 378	1 869	3 871	12 624
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET BUS – 13

Programme de mesures préférentielles pour bus

N° de projet :	350001	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-00-1169	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	CA-113	Catégorie de portefeuille :	Développer les services
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %, PAGTCP – 100 % FONDS ROUTIER		

Les mesures préférentielles pour bus (MPB) sur le réseau routier de Montréal améliorent la qualité du service et la fiabilité du réseau de bus. Ainsi, les utilisateurs des transports collectifs peuvent se déplacer plus rapidement.

Les retombées de ces mesures se traduisent par une recrudescence de la ponctualité et une diminution des temps de parcours des bus pour ainsi offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport collectif face à l'automobile. Le programme MPB consiste à implanter, d'ici 2017, des mesures préférentielles sur 375 kilomètres de voies sur l'île de Montréal afin de hausser l'achalandage et d'augmenter la part modale des transports collectifs.

À la fin avril 2014, l'île de Montréal comportait 158,9 km de voies réservées et 107 intersections munies de feux prioritaires. Un ajout d'environ 50 km est prévu en 2014.

Concrètement, les mesures préférentielles pour bus se résument à :

— des voies réservées favorisant une meilleure fluidité de la circulation des bus;
— des feux prioritaires en rappel (feux « chandelle » à temps fixe) autorisant le départ des bus avant les autres véhicules;
— la détection en temps réel des bus accordant la priorité de départ ou le prolongement du feu vert selon le besoin;
— la modification de la signalisation ou de la géométrie routière favorisant la circulation des bus.

Le programme MPB se déroulera en deux temps :

— Phase I : la mise en place de voies réservées, la modification de la signalisation ou de la géométrie, l'installation de feux prioritaires en rappel et ce, pour répondre à la problématique de congestion sur l'île de Montréal.
— Phase II : le déploiement, à compter de 2015, d'un système de détection en temps réel des bus (réalisé de concert avec le projet iBUS) sur l'ensemble des axes déjà implantés dans le cadre de la phase 1 de ce projet, sur les nouveaux axes ainsi que sur les voies réservées mises en place antérieurement (ex. : Parc, Côte-des Neiges, René-Lévesque, etc.).

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	17 449	25 471	41 111	14 826	12 929	111 786
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	17 449	25 471	41 111	14 826	12 929	111 786
Financement						
Gouvernement provincial	13 319	21 525	31 479	10 113	6 282	82 718
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	4 130	3 946	9 632	4 713	6 647	29 068
Total	17 449	25 471	41 111	14 826	12 929	111 786
Pourcentage de subvention						**74 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 14**

Aménagement du terminus Radisson

N° de projet :	350004	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-832-A	Catégorie de portefeuille :	Développer les services
Programme d'aide :	SOFIL 2		

La station de métro Radisson représente un lien stratégique de transport en commun pour le secteur est de l'île de Montréal. Chaque jour, on y enregistre plus de 25 000 déplacements. La station est un point d'accès au métro pour plusieurs autorités organisatrices de transport (AOT) de la couronne nord-est de Montréal, pour le Réseau de transport de Longueuil (RTL), pour la Société de transport de Laval (STL) et sert de terminus pour 7 lignes de la STM. De plus, la présence d'importants centres commerciaux fait du secteur un important pôle de déplacements.

L'actuel terminus, défini comme un équipement métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), est présentement exploité à pleine capacité et n'offre pas de possibilité d'expansion à court et à moyen terme. Les perspectives de développement urbain, l'augmentation soutenue de l'achalandage et les projets de développement des services prévus nécessitent l'aménagement rapide de nouveaux espaces en terminus.

L'implantation d'un nouveau terminus se fera sur le terrain adjacent à l'édicule sud de la station Radisson. Ce terrain appartenant à Hydro-Québec, la STM s'est entendue pour une location à long terme du site.

Les études d'ingénierie pour les plans détaillés à la fin de 2013 ont permis d'identifier des contraintes majeures qui vont influencer les coûts du projet. Il y a en outre la présence du roc à près d'un (1) mètre de la surface et l'aménagement d'un bassin de drainage au-dessus ou en périphérie d'un massif électrique d'Hydro-Québec qui obligent une révision des estimés budgétaires. Le projet sera révisé et il fera l'objet d'une demande de modification d'envergure à la GPP en septembre 2014.

Nonobstant la situation du projet, celui-ci fait l'objet d'un consensus entre les autorités municipales, les responsables de l'exploitation, incluant les représentants syndicaux des chauffeurs de bus.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	218	1 279	0	0	0	1 497
Non capitalisable	4	0	0	0	0	4
Total	222	1 279	0	0	0	1 501
Financement						
Gouvernement provincial	0	449	0	0	0	449
Gouvernement fédéral	0	595	0	0	0	595
Agglomération de Montréal	0	184	0	0	0	184
STM	222	51	0	0	0	273
Total	222	1 279	0	0	0	1 501
Pourcentage de subvention						**82 %**

FICHE DE PROJET **BUS – 15**

Reconstruction du Complexe Crémazie

N° de projet :	529995	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-143-B	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Construit en 1948, le Complexe Crémazie est un atelier abritant des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Il requiert des investissements importants pour sa mise à niveau afin de maintenir son intégrité, le rendre conforme à la réglementation en vigueur, et augmenter sa polyvalence, afin de l'adapter aux besoins d'entretien actuels et futurs en fonction des nouvelles technologies (bus articulés, hybrides, électriques, trolleybus).

Une récente étude de faisabilité sur la reconstruction du Complexe Crémazie portait sur l'augmentation de sa superficie à 37 200 m^2 en vue d'accroître sa capacité d'entretien et d'accueillir d'autres secteurs de l'entreprise, dont

— la relocalisation du service de Prévention des incendies;
— le centre de formation Bus, Métro et Administratif et le simulateur de conduite pour les voitures de métro AZUR;
— le nouveau centre de distribution regroupant tous les magasins du Plateau Youville;
— la centralisation de l'ingénierie bus à proximité des activités d'exploitation.

La prochaine étape consiste à préparer la mise en œuvre du projet, dont :

— la recherche d'espace pour la relocalisation temporaire du personnel pendant les travaux;
— la préparation des plans et devis détaillés avec un échéancier détaillé des travaux;
— la préparation des appels d'offres pour les travaux de construction;
— la validation de l'information avec les parties prenantes;
— l'obtention de l'autorisation du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville pour la demande des permis.

Le Complexe Crémazie ne peut cesser ses opérations. Ainsi, sa reconstruction se déroulera en deux phases, la première de l'été 2015 à décembre 2016. Ensuite, il faudra six mois pour démolir la partie résiduelle du bâtiment et finaliser les plans de la phase II, qui s'étalera de l'été 2017 au début de 2019. Les travaux de construction étant échelonnés sur trois ans et demi, environ 150 employés devront être déplacés temporairement, exigeant la location et l'aménagement de 7 900 m^2 d'espace pour maintenir les activités d'entretien du Complexe Crémazie.

Le concept du bâtiment sera axé sur le développement durable et l'accessibilité universelle respectant des normes environnementales élevées en vue d'obtenir l'accréditation LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design).

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	6 937	21 350	50 042	17 944	83 949	180 222
Non capitalisable	812	964	92	194	425	2 487
Total	7 749	22 314	50 134	18 138	84 374	182 709
Financement						
Gouvernement provincial	5 165	15 866	37 077	13 277	61 900	133 285
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 584	6 448	13 057	4 861	22 474	49 424
Total	7 749	22 314	50 134	18 138	84 374	182 709
Pourcentage de subvention						**73 %**

Centre de transport Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au Centre de coordination des autobus

N° de projet :	IFR-01316	Secteur :	Réseau des bus
N° de projet MTQ :	154-10-0459	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-126-B	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Les panneaux d'alarme incendie ont été installés à différentes périodes selon la construction des bâtiments.

Les diverses technologies utilisées font en sorte qu'il est impossible de raccorder ces équipements à un réseau centralisé.

La centralisation des panneaux d'alarme incendie au Centre de coordination des autobus augmentera leur conformité avec les codes de sécurité en vigueur et réduira le temps d'intervention des équipes de prévention, tout en diminuant considérablement le temps de recherche pour localiser l'incendie. Ainsi, la STM pourra rationaliser ses installations.

Les avantages qui découlent de ce projet sont :

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

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	110	785	0	0	0	895
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	110	785	0	0	0	895
Financement						
Gouvernement provincial	26	554	0	0	0	580
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	84	231	0	0	0	315
Total	110	785	0	0	0	895
Pourcentage de subvention						**65 %**

RÉSEAU DU MÉTRO

ACTIFS AU 1ER MAI 2014

RÉSEAU DU MÉTRO

4 lignes de métro — **71** km de voies

68 stations — **132** édicules

759 voitures de métro — **336** MR-63 mises en service en 1966 — **423** MR-73 mises en service en 1976

82 tunnels, inter-stations, arrière-gares et raccordements

296 escaliers mécaniques — **2** trottoirs roulants

24 ascenseurs répartis dans 8 stations

441 pompes

331 km de rails, pistes de roulement et barres de guidage

6 garages de service et **3** ateliers de réparation

1 laveur de voitures de métro

117 véhicules de travaux, plateformes ferroviaires et chariots

88 postes de ventilation mécanique

86 postes de ventilation naturelle

63 postes de redressement

191 postes secondaires de distribution

7 postes de district

157 ventilateurs — **4** ventilateurs jet

214 km de câblage 12 kVca — **152** km de câblage 25 kVca — **132** km de câblage 750 Vcc

206 appareils de voie

104 œuvres d'art

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

719 portillons et tourniquets

172 distributrices automatiques de titres

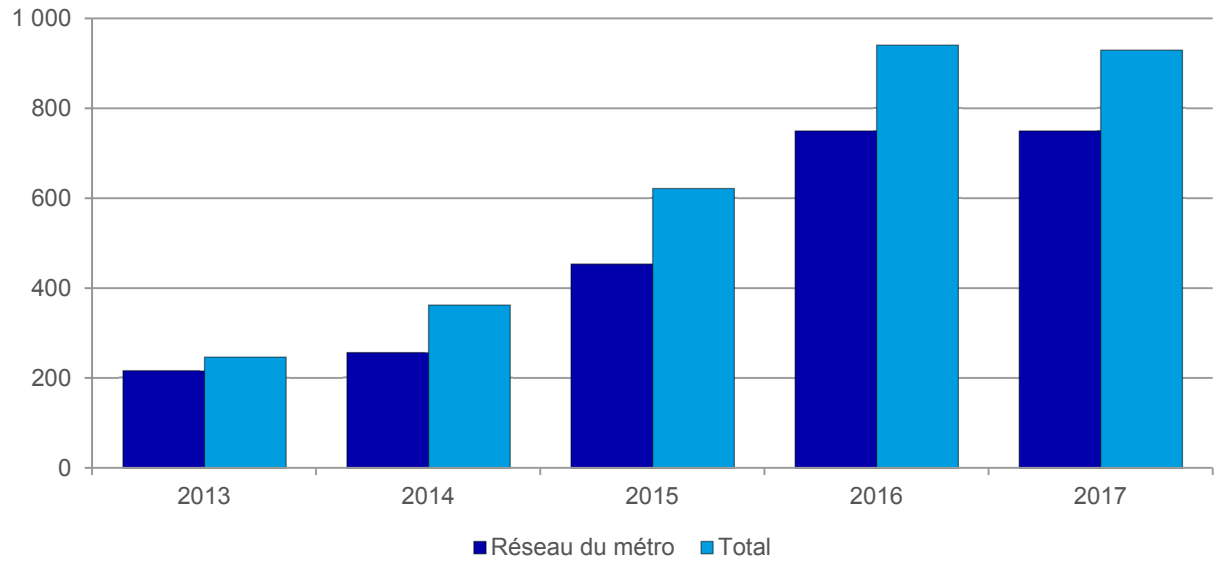
112 systèmes intégrés de vente de titres en loge (changeurs)

SOMMAIRE

De 2015 à 2017, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente près de 78 % des investissements totaux de la STM, soit 2,0 milliards de dollars.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU RÉSEAU DU MÉTRO PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Le programme de maintien des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant. Près de 543 millions de dollars seront affectés à cette catégorie au cours des trois prochaines années.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif d'améliorer la fiabilité, la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques.

Les phases I et II du programme Réno-Systèmes se sont respectivement terminées en 2008 et 2013. La phase III, décrite à la fiche de projet MET-02, s'étendra jusqu'en 2017, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des installations motorisées comme les escaliers mécaniques, les systèmes de ventilation, et la construction d'ascenseurs.

Les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication seront également touchés par ce projet. Le coût global de cette phase du projet est de 500 millions de dollars, dont 338 millions de dollars (68 % du coût du projet) de 2015 à 2017.

La phase IV de Réno-Systèmes, décrite à la fiche de projet MET-03, se veut une continuité de la phase III et débutera en 2015. Un montant total de 583 millions de dollars y sera consacré.

MATÉRIEL ROULANT

La Société investira près de 1,1 milliard de dollars dans son matériel roulant du métro de 2015 à 2017.

L'acquisition de 52 trains de type boa, composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer d'une voiture à l'autre en tout temps, représente un investissement majeur au cours des prochaines années (fiche de projet MET-07). Ces nouvelles voitures AZUR seront plus performantes grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation.

En lien avec ses orientations en matière de développement durable, la STM désire remplacer les 11 véhicules de travaux en fin de vie par des locotracteurs alimentés par l'électricité, une énergie propre, tout en respectant les règles de santé et sécurité, normes, procédures de travail, et autres contraintes imposées par le travail en milieu souterrain. Cet investissement demandera des ressources évaluées à plus de 25 millions de dollars au cours des trois prochaines années. L'ensemble du projet est décrit à la fiche de projet MET-09.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Avec ses 4 lignes, ses 68 stations et ses 71 kilomètres de tunnels, l'actuel réseau du métro représente un actif d'environ 13 milliards de dollars (en cours de révision) qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement de systèmes et d'équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier. Les investissements prévus pour les trois prochaines années s'élèvent à 341 millions de dollars.

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira une somme totale de 260 millions de dollars (77 millions de dollars pour 2015-2017) pour la modification de ses ateliers et de ses équipements métro. La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra la mise en exploitation des nouveaux trains et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Plusieurs travaux majeurs seront entrepris au cours des prochaines années dans les stations de métro. Principalement, le programme Réno-Infrastructures (fiches MET-17 et MET-18) amorcé en 2011 vise le maintien de l'intégrité des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité universelle et du sentiment de sécurité de la clientèle. La STM prévoit investir 550 millions de dollars dans ces deux programmes, dont 196 millions de dollars entre 2015 et 2017. De plus, la station Berri-UQAM (fiche MET-12) nécessite une réfection majeure pour un investissement total de 87 millions de dollars, dont 54 millions de dollars seront déboursés au cours des trois prochaines années.

Finalement, un projet de mise aux normes des postes de ventilation (fiche MET-19) servant à évacuer les fumées lors d'incidents et à abaisser la température en tunnel pour améliorer le confort des clients demandera un investissement de 3 millions de dollars, d'ici 2017, afin de finaliser ce projet.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

AUTORISÉS *(en milliers de dollars)*				2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total
Machinerie, équipement et outillage										
No:	1650	Garage Honoré-Beaugrand :	Cap	2 348	772	0	0	772	0	3 120
Fiche:	MET-01	remplacement du robot	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-113-A	souffleur	**Total**	**2 348**	**772**	**0**	**0**	**772**	**0**	**3 120**
No:	290013	Réno-Systèmes – phase III	Cap	161 953	121 073	144 207	72 767	338 047	0	500 000
Fiche:	MET-02		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-122-A		**Total**	**161 953**	**121 073**	**144 207**	**72 767**	**338 047**	**0**	**500 000**
No:	850025	Réno-Systèmes – phase IV	Cap	0	3 009	57 495	127 267	187 771	382 229	570 000
Fiche:	MET-03		Non cap	0	0	2 500	2 500	5 000	7 500	12 500
R.E./FIN.:	N/D		**Total**	**0**	**3 009**	**59 995**	**129 767**	**192 771**	**389 729**	**582 500**
No:	683229	Mise à niveau des moteurs	Cap	3 419	4 446	3 364	0	7 810	0	11 229
Fiche:	MET-04	de traction des voitures	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-145-A	MR-73	**Total**	**3 419**	**4 446**	**3 364**	**0**	**7 810**	**0**	**11 229**
No:	IFR-01563	Plateau Youville et Complexe	Cap	10	780	0	0	780	0	790
Fiche:	MET-05	Crémazie : centralisation des	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-147-B	compresseurs	**Total**	**10**	**780**	**0**	**0**	**780**	**0**	**790**
No:	IFR-02547	Réfection des systèmes de	Cap	113	2 935	17	0	2 952	0	3 065
Fiche:	MET-06	protection incendie	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-147-C	à Castelnau et à Henri-Bourassa	**Total**	**113**	**2 935**	**17**	**0**	**2 952**	**0**	**3 065**
			Sous-total	**167 843**	**133 015**	**207 583**	**202 534**	**543 132**	**389 729**	**1 100 704**
Matériel roulant										
No:	230005	Acquisition des voitures de	Cap	480 175	204 012	418 105	414 810	1 036 927	401 720	1 918 822
Fiche:	MET-07	métro AZUR	Non cap	9 672	2 563	541	0	3 104	0	12 776
R.E./FIN.:	R-042-A		**Total**	**489 847**	**206 575**	**418 646**	**414 810**	**1 040 031**	**401 720**	**1 931 598**
No:	683204	Remplacement des	Cap	4 820	1 938	0	0	1 938	0	6 758
Fiche:	MET-08	composants de portes des	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-113-B	voitures de métro MR-73	**Total**	**4 820**	**1 938**	**0**	**0**	**1 938**	**0**	**6 758**
No:	851404	Remplacement des véhicules	Cap	155	403	3 604	21 037	25 044	0	25 199
Fiche:	MET-09	de travaux par des	Non cap	0	0	135	70	205	0	205
R.E./FIN.:	R-148-A	locotracteurs électriques	**Total**	**155**	**403**	**3 739**	**21 107**	**25 249**	**0**	**25 404**
			Sous-total	**494 822**	**208 916**	**422 385**	**435 917**	**1 067 218**	**401 720**	**1 963 760**
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No:	100003	Espaces de travail pour la	Cap	582	1 964	3 445	0	5 409	0	5 991
Fiche:	MET-10	commande centralisée	Non cap	760	0	0	0	0	0	760
R.E./FIN.:	R-830-A		**Total**	**1 342**	**1 964**	**3 445**	**0**	**5 409**	**0**	**6 751**
No:	100732	Agrandissement de la	Cap	977	1 942	338	197	2 477	0	3 454
Fiche:	MET-11	station Vendôme – phase I	Non cap	0	126	0	0	126	0	126
R.E./FIN.:	R-902-B		**Total**	**977**	**2 068**	**338**	**197**	**2 603**	**0**	**3 580**
No:	1181	Station Berri-UQAM :	Cap	33 217	15 844	23 191	14 606	53 641	0	86 858
Fiche:	MET-12	réfection majeure – phase I	Non cap	22	50	50	0	100	0	122
R.E./FIN.:	R-092		**Total**	**33 239**	**15 894**	**23 241**	**14 606**	**53 741**	**0**	**86 980**
No:	1257	Stations Sherbrooke et	Cap	1 969	560	0	0	560	0	2 529
Fiche:	MET-13	Atwater : programme de	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-094-A	réfection du câblage électrique	**Total**	**1 969**	**560**	**0**	**0**	**560**	**0**	**2 529**
No:	1488	Réfection des systèmes de	Cap	3 580	525	0	0	525	0	4 105
Fiche:	MET-14	chauffage, ventilation et air	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-128-A	climatisé – phase II	**Total**	**3 580**	**525**	**0**	**0**	**525**	**0**	**4 105**
No:	186	Remplacement des	Cap	752	28	29	30	87	0	839
Fiche:	MET-15	soupapes des points d'eau	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-049-A	en tunnel	**Total**	**752**	**28**	**29**	**30**	**87**	**0**	**839**
No:	230006	Modifications des ateliers	Cap	134 493	37 969	27 109	11 966	77 044	45 456	256 993
Fiche:	MET-16	et des équipements métro	Non cap	3 001	77	0	0	77	0	3 078
R.E./FIN.:	R-042-B	– voitures de métro AZUR	**Total**	**137 494**	**38 046**	**27 109**	**11 966**	**77 121**	**45 456**	**260 071**

AUTORISÉS *(en milliers de dollars)*				2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total
No:	634371	Réno-Infrastructures –	Cap	95 276	49 950	59 947	44 677	154 574	0	249 850
Fiche:	MET-17	phase I	Non cap	47	50	53	0	103	0	150
R.E./FIN.:	R-121		**Total**	**95 323**	**50 000**	**60 000**	**44 677**	**154 677**	**0**	**250 000**
No:	634372	Réno-Infrastructures –	Cap	0	0	3 469	37 627	41 096	258 679	299 775
Fiche:	MET-18	phase II	Non cap	0	0	25	50	75	150	225
R.E./FIN.:	R-933		**Total**	**0**	**0**	**3 494**	**37 677**	**41 171**	**258 829**	**300 000**
No:	721709	Mise aux normes des	Cap	335	895	974	947	2 816	0	3 151
Fiche:	MET-19	postes de ventilation des	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-053-A	prolongements	**Total**	**335**	**895**	**974**	**947**	**2 816**	**0**	**3 151**
No:	822000	Haltes commerciales : mise	Cap	3 209	548	550	551	1 649	0	4,858
Fiche:	MET-20	aux normes des espaces	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-086-A	locatifs	**Total**	**3 209**	**548**	**550**	**551**	**1 649**	**0**	**4,858**
No:	IFR-01476	Tour Grande Révision :	Cap	48	761	0	0	761	0	809
Fiche:	MET-21	réfection partielle de la	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-147-A	salle mécanique et de la plomberie générale	**Total**	**48**	**761**	**0**	**0**	**761**	**0**	**809**
			Sous-total	**278 268**	**111 289**	**119 180**	**110 651**	**341 120**	**304 285**	**923 673**
TOTAL – AUTORISÉS			Cap	927 431	450 354	745 844	746 482	1 942 680	1 088 084	3 958 195
			Non cap	13 502	2 866	3 304	2 620	8 790	7 650	29 942
			Total	**940 933**	**453 220**	**749 148**	**749 102**	**1 951 470**	**1 095 734**	**3 988 137**
EN DÉFINITION										
Machinerie, équipement et outillage										
No:	IFR-01738	Divers lieux : réfection des	Cap	0	83	1 115	1 115	2 313	1 054	3 367
R.E./FIN.:	R-930-A	systèmes de protection	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
		incendie	**Total**	**0**	**83**	**1 115**	**1 115**	**2 313**	**1 054**	**3 367**
No:	IFR-02014	Plateau Youville :	Cap	0	70	682	0	752	0	752
R.E./FIN.:	N/A	remplacement de la	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
		génératrice au diesel	**Total**	**0**	**70**	**682**	**0**	**752**	**0**	**752**
			Sous-total	**0**	**153**	**1 797**	**1 115**	**3 065**	**1 054**	**4 119**
Matériel roulant										
No:	EEF.14.00.03	Acquisition de véhicules de	Cap	946	2 267	3 345	3 454	9 066	24 962	34 974
R.E./FIN.:	R-932-B	travaux électriques	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	**946**	**2 267**	**3 345**	**3 454**	**9 066**	**24 962**	**34 974**
			Sous-total	**946**	**2 267**	**3 345**	**3 454**	**9 066**	**24 962**	**34 974**
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No:	EEF.14.00.01	Modification des ateliers de	Cap	2 435	5 838	30 140	35 566	71 544	13 771	87 750
R.E./FIN.:	R-932-A	la voie	Non cap	638	1 526	7 860	9 252	18 638	3 574	22 850
			Total	**3 073**	**7 364**	**38 000**	**44 818**	**90 182**	**17 345**	**110 600**
No:	100731	Agrandissement de la	Cap	4 845	4 288	9 606	3 510	17 404	963	23 212
R.E./FIN.:	R-902-A	station Vendôme – phase II	Non cap	690	44	20	100	164	0	854
			Total	**5 535**	**4 332**	**9 626**	**3 610**	**17 568**	**963**	**24 066**
			Sous-total	**8 608**	**11 696**	**47 626**	**48 428**	**107 750**	**18 308**	**134 666**
TOTAL – EN DÉFINITION			Cap	8 226	12 546	44 888	43 645	101 079	40 750	150 055
			Non cap	1 328	1 570	7 880	9 352	18 802	3 574	23 704
			Total	**9 554**	**14 116**	**52 768**	**52 997**	**119 881**	**44 324**	**173 759**
RÉSEAU DU MÉTRO – TOTAL			Cap	935 657	462 900	790 732	790 127	2 043 759	1 128 834	4 108 250
			Non cap	14 830	4 436	11 184	11 972	27 592	11 224	53 646
			Total	**950 487**	**467 336**	**801 916**	**802 099**	**2 071 351**	**1 140 058**	**4 161 896**

Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur

N° de projet :	1650	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-11-0405	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-113-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Le système de soufflage robotisé est un système de nettoyage qui utilise le principe de jets d'air comprimé dirigés pour déloger les poussières accumulées principalement sous la caisse et sur les bogies des voitures de métro. Le soufflage des voitures est essentiel au maintien de la fiabilité et de la sécurité.

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

Par ailleurs, le RotoClone, un collecteur de poussière, assure le bon fonctionnement du robot souffleur en récoltant les contaminants en suspension dans l'air à la suite du nettoyage par le robot et l'expulsion de l'air à l'extérieur. Cet équipement a plus de 30 ans, est désuet, et doit être mis à niveau.

Par conséquent, le projet consiste d'abord à installer un nouveau système de soufflage avec console à écran tactile permettant de voir le système dans son ensemble, ainsi que les différentes alarmes pouvant survenir lors du nettoyage, et ensuite à mettre à niveau le RotoClone.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 348	772	0	0	0	3 120
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	2 348	772	0	0	0	3 120
Financement						
Gouvernement provincial	679	153	0	0	0	832
Gouvernement fédéral	900	203	0	0	0	1 103
Agglomération de Montréal	278	63	0	0	0	341
STM	491	353	0	0	0	844
Total	2 348	772	0	0	0	3 120
Pourcentage de subvention						**73 %**

Réno-Systèmes – phase III

N° de projet :	290013	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-090-057	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-122-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %, FCC-33,3 %		

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis presque 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis environ 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

Cette phase du programme vise le remplacement, la construction ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs), les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

Il devrait en découler :

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

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	161 953	121 073	144 207	72 767	0	500 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	161 953	121 073	144 207	72 767	0	500 000
Financement						
Gouvernement provincial	82 793	62 011	73 913	36 479	0	255 196
Gouvernement fédéral	51 232	38 340	45 606	14 522	0	149 700
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	27 928	20 722	24 688	21 766	0	95 104
Total	161 953	121 073	144 207	72 767	0	500 000
Pourcentage de subvention						**81 %**

FICHE DE PROJET MET – 03

Réno-Systèmes – phase IV

N° de projet :	850025	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	N/D	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Le projet Réno-Systèmes – phase IV se veut la continuité du projet Réno-Systèmes – phase III.

Cette phase du programme vise également le remplacement, la construction ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs), les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

Il devrait en découler :

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

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	3 009	57 495	127 267	382 229	570 000
Non capitalisable	0	0	2 500	2 500	7 500	12 500
Total	0	3 009	59 995	129 767	389 729	582 500
Financement						
Gouvernement provincial	0	2 257	43 121	95 451	286 671	427 500
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	752	16 874	34 316	103 058	155 000
Total	0	3 009	59 995	129 767	389 729	582 500
Pourcentage de subvention						**73 %**

FICHE DE PROJET MET – 04

Mise à niveau des moteurs de traction des voitures MR-73

N° de projet :	683229	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-145-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Le nombre de moteurs retirés pour avaries, suite à un état de fatigue de cette composante du train MR-73, est en constante augmentation depuis 2007. De plus, les remplacements de moteurs, dus au vieillissement et exigeant une intervention majeure, ont presque doublé en 2012 comparativement à l'année 2011.

Une analyse de l'état de fatigue des moteurs de traction a été réalisée par le service de l'Ingénierie matériel roulant et les résultats démontrent un état de dégradation avancé de l'isolation diélectrique des moteurs des voitures MR-73. Cette dégradation met en péril à court et à moyen terme la capacité de livraison des voitures de métro à l'exploitation afin d'assurer l'offre de service actuelle.

Pour assurer le maintien de l'offre de service métro dans l'immédiat et pour les années à venir, il faut remédier à la situation en procédant au rembobinage et en refaisant complètement l'isolation des 1162 induits de moteur et des 1068 carcasses de moteur de traction des voitures MR-73 dans les plus brefs délais.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 419	4 446	3 364	0	0	11 229
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 419	4 446	3 364	0	0	11 229
Financement						
Gouvernement provincial	2 564	3 334	2 523	0	0	8 421
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	855	1 112	841	0	0	2 808
Total	3 419	4 446	3 364	0	0	11 229
Pourcentage de subvention						**75 %**

Plateau Youville et Complexe Crémazie : centralisation des compresseurs

N° de projet :	IFR-01563	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-147-B	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Les compresseurs situés au Plateau Youville (ateliers GR et usine Crémazie) ont tous atteint leur fin de vie utile et doivent être remplacés. Ces compresseurs alimentent en air comprimé les différents outils et équipements pneumatiques servant à l'entretien des voitures de métro et des bus. Les compresseurs présentement en place sont énergivores, consomment beaucoup d'eau et ne fournissent pas un air comprimé de qualité.

De plus, en regroupant les compresseurs dans une seule salle à la Tour GR, il sera possible de fournir de l'air comprimé peu importe les phases de reconstruction de l'atelier Crémazie.

Les bénéfices de ce projet sont :

— d'améliorer la qualité d'air comprimé, par le retrait de l'humidité;
— de diminuer la consommation énergétique;
— d'éliminer le gaspillage d'eau potable;
— de répondre aux besoins des voitures AZUR;
— de prévoir pour les besoins futurs;
— de standardiser les futurs compresseurs;
— de récupérer l'énergie (chaleur des compresseurs = préchauffage des systèmes de ventilation de la GR).

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	10	780	0	0	0	790
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	10	780	0	0	0	790
Financement						
Gouvernement provincial	0	98	0	0	0	98
Gouvernement fédéral	0	130	0	0	0	130
Agglomération de Montréal	0	40	0	0	0	40
STM	10	512	0	0	0	522
Total	10	780	0	0	0	790
Pourcentage de subvention						**34 %**

FICHE DE PROJET MET – 06

Réfection des systèmes de protection incendie à Castelnau et à Henri-Bourassa

N° de projet :	IFR-02547	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-147-C	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Le réseau du métro de la STM comprend 68 stations réparties sur 4 lignes et 71 kilomètres de tunnel. À l'intérieur du réseau, il y a des endroits où les trains sont immobilisés afin d'être entretenus (ateliers) et/ou stationnés (arrière-gare et garage).

Il est nécessaire d'avoir à ces endroits un système de protection incendie afin de protéger les voitures de métro en cas de feu. La voie de raccordement Castelnau ainsi que l'arrière-gare et le garage Henri-Bourassa sont des endroits où les nouveaux trains AZUR seront stationnés et où un système de protection incendie mis à niveau est essentiel.

Le projet vise la mise à niveau des systèmes de protection incendie de la voie de raccordement Castelnau, et de l'arrière-gare et du garage Henri-Bourassa afin de stationner les nouveaux trains AZUR en toute sécurité. Ce projet assurera ainsi la protection du personnel de la STM et des trains en plus de répondre aux exigences de la norme de protection contre les incendies NFPA-130.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	113	2 935	17	0	0	3 065
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	113	2 935	17	0	0	3 065
Financement						
Gouvernement provincial	18	993	4	0	0	1 015
Gouvernement fédéral	24	1 317	5	0	0	1 346
Agglomération de Montréal	7	408	2	0	0	417
STM	64	217	6	0	0	287
Total	113	2 935	17	0	0	3 065
Pourcentage de subvention						**91 %**

FICHE DE PROJET MET – 07

Acquisition des voitures de métro AZUR

N° de projet :	230005	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-02-1864	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-042-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Le projet vise l'acquisition de 52 trains de type « boa » composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer d'une voiture à l'autre en tout temps.

L'acquisition de ces trains favorisera l'accroissement de l'achalandage de notre clientèle sur notre réseau, améliorera la fiabilité du métro, accroîtra la satisfaction de la clientèle (qualité de l'information, confort, ventilation, convivialité, sécurité), renforcira la mobilisation des employés et soutiendra le développement durable. De plus, les nouvelles voitures amélioreront l'image de marque de l'entreprise et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. A chaque extrémité des trains, les voitures sont aménagées de façon à pouvoir accommoder deux personnes en fauteuil roulant de type quadriporteur ou des vélos.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	480 175	204 012	418 105	414 810	401 720	1 918 822
Non capitalisable	9 672	2 563	541	0	0	12 776
Total	489 847	206 575	418 646	414 810	401 720	1 931 598
Financement						
Gouvernement provincial	352 595	152 082	312 435	310 074	300 315	1 427 501
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	137 252	54 493	106 211	104 736	101 405	504 097
Total	489 847	206 575	418 646	414 810	401 720	1 931 598
Pourcentage de subvention						**74 %**

FICHE DE PROJET MET – 08

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

N° de projet :	683204	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-09-0059	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-113-B	Catégorie de portefeuille :	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide :	SOFIL 1		

Les voitures de métro MR-73 ont plus de 32 ans de service et ont parcouru plus de 2 500 000 kilomètres. Les suspensions de portes sont d'origine. Il n'existe aucun programme d'entretien majeur sur ces composants, qui montrent des signes de fatigue. Depuis 2004, leur fiabilité est également en baisse de 35 %.

Le projet consiste à remplacer les 3 384 suspensions de portes des 423 voitures de métro MR-73 et leurs principaux composants (glissières, coulisseaux, barres de conjugaison, fourches d'entraînement) en raison de leur degré d'usure important.

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

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	4 820	1 938	0	0	0	6 758
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	4 820	1 938	0	0	0	6 758
Financement						
Gouvernement provincial	747	300	0	0	0	1 047
Gouvernement fédéral	3 326	1 337	0	0	0	4 663
Agglomération de Montréal	747	300	0	0	0	1 047
STM	0	1	0	0	0	1
Total	4 820	1 938	0	0	0	6 758
Pourcentage de subvention						**100 %**

FICHE DE PROJET MET – 09

Remplacement des véhicules de travaux par des locotracteurs électriques

N° de projet :	851404	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Matériel roulant
N° de R.E./Fin :	R-148-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Le service de la voie du métro utilise des véhicules de travaux sur rails et des équipements embarqués pour :

— effectuer l'entretien des infrastructures du tunnel et des installations fixes présentes dans le tunnel, notamment les équipements reliés à la mise en service (voies, alimentation électrique, télécommunications, puissance et signalisation);
— soutenir la réalisation des travaux découlant des projets majeurs du métro.

Ces véhicules sont utilisés en tunnel pour déplacer les équipes de travail, en plus de remorquer les lorries et les plateformes qui transportent les équipements et les outils de travail.

Le parc comporte 32 véhicules de travaux et leur durée de vie utile est évaluée à 40 ans. Vingt et un (21) de ces véhicules ont été remplacés au début de l'an 2000, puisqu'ils avaient atteint leur fin de vie utile. Le présent projet vise le remplacement des 11 véhicules restants, soit 7 draisines et 4 tracteurs qui sont en fin de vie utile, par des locotracteurs électriques.

Actuellement, la STM utilise des véhicules de travaux fonctionnant au diesel. En lien avec ses orientations en matière de développement durable, la STM désire remplacer ces derniers véhicules par des locotracteurs alimentés par l'électricité, une énergie propre, tout en respectant les règles de santé et sécurité, normes, procédures de travail, et autres contraintes imposées par le travail en milieu souterrain.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	155	403	3 604	21 037	0	25 199
Non capitalisable	0	0	135	70	0	205
Total	155	403	3 739	21 107	0	25 404
Financement						
Gouvernement provincial	56	179	2 576	15 657	0	18 468
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	99	224	1 163	5 450	0	6 936
Total	155	403	3 739	21 107	0	25 404
Pourcentage de subvention						**73 %**

Espaces de travail pour la commande centralisée

N° de projet :	100003	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-830-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	Non admissible		

En 2012, la STM a déménagé son centre de contrôle du métro et implanté un nouveau système d'exploitation, appelé commande centralisée.

La croissance du personnel requis pour soutenir ce nouveau système d'exploitation ainsi que le déplacement des équipes de soutien vers le nouveau site nécessitent l'aménagement de postes de travail à proximité du nouveau centre de contrôle et du laboratoire d'intégration. De plus, les nouveaux équipements requièrent l'installation de laboratoires informatiques et d'un centre de développement pour tester les systèmes, les logiciels et les équipements de la commande centralisée, ainsi que de l'espace de rangement pour les pièces de rechange.

La réalisation de ces aménagements permettra à l'équipe de soutien à la commande centralisée de répondre promptement aux événements et ainsi minimiser les impacts sur le service.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	582	1 964	3 445	0	0	5 991
Non capitalisable	760	0	0	0	0	760
Total	1 342	1 964	3 445	0	0	6 751
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 342	1 964	3 445	0	0	6 751
Total	1 342	1 964	3 445	0	0	6 751
Pourcentage de subvention						**0 %**

Agrandissement de la station Vendôme – phase I

N° de projet :	100732	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-902-B	Catégorie de portefeuille :	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide :	FONDS ROUTIER		

Compte tenu de l'augmentation d'achalandage, générée par l'implantation du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) au campus Glen, et dans l'attente du financement pour la construction d'un deuxième édicule à la station Vendôme, plusieurs mesures de mitigation doivent être mises en place. Elles serviront à gérer les flux de voyageurs à l'intérieur de la station et à faciliter la circulation et d'éventuelles évacuations en cas d'urgence.

Ce projet englobe donc différentes mesures transitoires qui amélioreront la sécurité à la station Vendôme. Plus précisément, ces mesures visent à :

— éviter les embouteillages de passagers dans l'édicule, sur la mezzanine, devant les tourniquets et sur les quais du métro si la mezzanine est trop pleine;
— évacuer la station plus rapidement et faciliter les interventions d'urgence dans la station de métro;
— favoriser la circulation des personnes provenant du métro et se dirigeant vers la gare et le CUSM aux heures de pointe du matin.

— Ces mesures s'inscrivent dans le cadre du projet actuellement en cours de définition, visant à établir un lien piétonnier accessible entre le boulevard de Maisonneuve ouest, le pôle intermodal de transport en commun et le site Glen du CUSM. Elles ont été approuvées par le Service d'incendie de Montréal ainsi que par les partenaires de la STM dans ce projet, soit l'AMT et le CUSM.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	977	1 942	338	197	0	3 454
Non capitalisable	0	126	0	0	0	126
Total	977	2 068	338	197	0	3 580
Financement						
Gouvernement provincial	948	1 942	338	197	0	3 425
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	29	126	0	0	0	155
Total	977	2 068	338	197	0	3 580
Pourcentage de subvention						**96 %**

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I

N° de projet :	1181	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-07-2058	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-092	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

La station Berri-UQAM touche cinq intersections, ce qui en fait la plus grande station à Montréal. Elle se retrouve aussi au premier rang sur le plan de l'achalandage avec, en moyenne, 146 500 voyageurs par jour ouvrable. Ces conditions de grand achalandage ainsi que le temps écoulé depuis la construction de la station en 1966 ont entraîné une détérioration significative des installations, tant sur les plans technique qu'esthétique.

La station étant dans un état de décrépitude avancé, autant au niveau des finis architecturaux que de certains éléments structuraux, mécaniques et électriques, il s'avère nécessaire d'entreprendre des travaux substantiels de réhabilitation et de remise aux normes techniques de l'infrastructure.

Le projet consistait, dans un premier temps, à effectuer des travaux visant à maintenir l'environnement sécuritaire de la station Berri-UQAM. Ces interventions étant complétées, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques seront effectués. Ceux-ci seront planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation, à conserver l'accès à la station pour les utilisateurs, et à la maintenir opérationnelle.

Les divers travaux de réfection, effectués en mode planifié, optimiseront les interventions au meilleur coût et éviteront des réparations à la pièce, avec les dérangements qui s'ensuivent pour le personnel et la clientèle.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	33 217	15 844	23 191	14 606	0	86 858
Non capitalisable	22	50	50	0	0	122
Total	33 239	15 894	23 241	14 606	0	86 980
Financement						
Gouvernement provincial	24 498	11 809	17 318	9 691	0	63 316
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	8 741	4 085	5 923	4 915	0	23 664
Total	33 239	15 894	23 241	14 606	0	86 980
Pourcentage de subvention						**73 %**

Stations Sherbrooke et Atwater : programme de réfection du câblage électrique

N° de projet :	1257	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-06-1958-17	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-094-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 1		

Certaines composantes électriques des stations du réseau datent de l'origine du métro en 1966. Dans ces stations, une grande partie du filage de l'alimentation à 120 et 600 volts, datant de cette époque, a vu son isolant se détériorer grandement au cours des ans.

Une détérioration avancée a aussi été constatée sur plusieurs pièces d'équipements, dont certaines ne seront bientôt plus disponibles sur le marché. Cette difficulté à trouver les pièces affecte plusieurs équipements, dont les commutateurs de transfert automatique et les disjoncteurs à trois pôles. Quant aux transformateurs de distribution, ils ont dépassé leur durée de vie et plusieurs présentent un niveau de chaleur trop élevé.

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

Afin d'améliorer la fiabilité du service aux clients et la sécurité des employés, la Société a retenu la solution qui consiste à remplacer les équipements dont l'utilisation présente un risque important, ceux pour lesquels la disponibilité des pièces est limitée et ceux dont l'installation doit se conformer aux normes et règlements en vigueur.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1 969	560	0	0	0	2 529
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1 969	560	0	0	0	2 529
Financement						
Gouvernement provincial	210	71	0	0	0	281
Gouvernement fédéral	935	317	0	0	0	1 252
Agglomération de Montréal	210	71	0	0	0	281
STM	614	101	0	0	0	715
Total	1 969	560	0	0	0	2 529
Pourcentage de subvention						**72 %**

FICHE DE PROJET MET – 14

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

N° de projet :	1488	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-07-2054	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-128-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

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

Les installations mécaniques suspendues des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC) dans l'atelier initial datent de 1965, tandis que les installations des systèmes en appentis datent de 1983 et sont rendues en fin de vie utile.

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

Ce remplacement donnera lieu à des économies substantielles sur les coûts en énergie, éliminera l'entretien curatif et optimisera le confort des employés travaillant dans ces secteurs.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 580	525	0	0	0	4 105
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 580	525	0	0	0	4 105
Financement						
Gouvernement provincial	2 387	394	0	0	0	2 781
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 193	131	0	0	0	1 324
Total	3 580	525	0	0	0	4 105
Pourcentage de subvention						**68 %**

Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel

N° de projet :	186	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-049-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

Plusieurs valves qui alimentent les tunnels en eau pour la protection incendie ont été installées en 1966 et 1967 lors de la construction du réseau initial. Celles-ci ont atteint la fin de leur vie utile.

Afin d'assurer le fonctionnement adéquat de 960 points d'eau dans les tunnels du métro, la STM doit remplacer 1920 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

Ces travaux augmenteront la sécurité dans le métro.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	752	28	29	30	0	839
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	752	28	29	30	0	839
Financement						
Gouvernement provincial	124	9	9	10	0	152
Gouvernement fédéral	164	12	12	13	0	201
Agglomération de Montréal	51	4	4	4	0	63
STM	413	3	4	3	0	423
Total	752	28	29	30	0	839
Pourcentage de subvention						**50 %**

Modifications des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR

N° de projet :	230006	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-02-1864	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-042-B	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

En raison de leur conception différente, l'intégration des nouvelles voitures AZUR au réseau du métro exige l'adaptation des infrastructures et des équipements fixes existants, ainsi que l'implantation de nouveaux équipements, tant pour l'exploitation que pour l'entretien.

Cette mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes assurera la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouveaux trains, améliorera la fiabilité du métro et accroîtra la mobilisation des employés.

Les réalisations du projet consistent à :

— adapter les infrastructures de l'atelier de Petite révision Youville;
— acquérir et installer un système de radio à large bande;
— acquérir et installer un système de simulation de conduite;
— concevoir du matériel didactique;
— adapter certains quais pour l'accessibilité universelle;
— adapter certains équipements fixes et infrastructures;
— adapter les infrastructures de l'atelier Grande révision Youville;
— réaliser des études sur la modification des autres ateliers et garages;
— développer et implanter un système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO);
— améliorer le système d'alimentation électrique traction du métro.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	134 493	37 969	27 109	11 966	45 456	256 993
Non capitalisable	3 001	77	0	0	0	3 078
Total	137 494	38 046	27 109	11 966	45 456	260 071
Financement						
Gouvernement provincial	99 810	28 346	20 324	6 830	34 092	189 402
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	37 684	9 700	6 785	5 136	11 364	70 669
Total	137 494	38 046	27 109	11 966	45 456	260 071
Pourcentage de subvention						**73 %**

Réno-Infrastructures – phase I

N° de projet :	634371	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	154-09-0058	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-121	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Les infrastructures du réseau du métro représentent une part considérable du patrimoine immobilier de la STM. Elles englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires ainsi que les garages et ateliers.

Considérant les années de mise en service du réseau initial, celles des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures ont une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés par la STM afin d'en assurer leur intégrité. Ces projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

Cette première phase du Programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

L'envergure de cette phase englobe essentiellement les investissements qui ont été jugés prioritaires, soit :

- la finalisation de l'accessibilité (tuiles tactiles);
- la réfection des composantes de plusieurs stations (éclairage, distribution électrique 600 V ou moins, finis architecturaux, composantes mécaniques, édicules, membrane, remplacement de la toiture des stations Préfontaine et Angrignon, etc.);
- la réfection des structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- la réfection de sections du tunnel (voûte, murs, radier, drain sous le radier);
- la restauration de plusieurs œuvres d'art.

Elle prévoit également certains travaux d'injection qui corrigeront des problématiques d'infiltrations récurrentes dans divers endroits du réseau (stations, tunnels et structures auxiliaires).

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	95 276	49 950	59 947	44 677	0	249 850
Non capitalisable	47	50	53	0	0	150
Total	95 323	50 000	60 000	44 677	0	250 000
Financement						
Gouvernement provincial	70 745	37 244	44 736	22 012	0	174 737
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	24 578	12 756	15 264	22 665	0	75 263
Total	95 323	50 000	60 000	44 677	0	250 000
Pourcentage de subvention						**70 %**

FICHE DE PROJET MET – 18

Réno-Infrastructures – phase II

N° de projet :	634372	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-933	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	PAGTCP – 75 %		

Le projet Réno-Infrastructures – phase II se veut la continuité du projet Réno-Infrastructures – phase I.

Cette deuxième phase du programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

Les réfections porteront sur : :

— les composantes de plusieurs stations (éclairage, distribution électrique 600 V ou moins, finis architecturaux, composantes mécaniques, édicules, membrane, etc.);
— les structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
— les sections du tunnel (voûte, murs, radier, drain sous le radier);
— les garages ou ateliers.

Cette phase II prévoit également la restauration de plusieurs œuvres d'art et certains travaux d'injection qui corrigeront des problématiques d'infiltrations récurrentes dans divers endroits du réseau (stations, tunnels et structures auxiliaires).

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	3 469	37 627	258 679	299 775
Non capitalisable	0	0	25	50	150	225
Total	0	0	3 494	37 677	258 829	300 000
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	2 585	28 044	187 178	217 807
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	0	909	9 633	71 651	82 193
Total	0	0	3 494	37 677	258 829	300 000
Pourcentage de subvention						**73 %**

FICHE DE PROJET MET – 19

Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements

N° de projet :	721709	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-053-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

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

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

Les travaux permettront d'ajouter des silencieux, d'isoler les postes sur le plan acoustique, de modifier les équipements pour que les moteurs produisent moins de bruit et de construire des cheminées au-dessus des postes.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	335	895	974	947	0	3 151
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	335	895	974	947	0	3 151
Financement						
Gouvernement provincial	18	323	351	342	0	1 034
Gouvernement fédéral	24	428	465	453	0	1 370
Agglomération de Montréal	7	133	144	140	0	424
STM	286	11	14	12	0	323
Total	335	895	974	947	0	3 151
Pourcentage de subvention						**90 %**

Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

N° de projet :	822000	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-086-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	Non admissible		

La venue de Transgesco s.e.c. a permis de créer la filiale Métrocom s.e.c. dont le mandat est de développer de nouveaux espaces commerciaux dans le métro et de voir à rénover les espaces existants. L'entente qui lie la STM à Transgesco/Métrocom s.e.c. stipule que la STM est responsable des frais qui touchent l'alimentation d'eau et son évacuation, les systèmes de protection-incendie (gicleurs et alarme incendie) et l'alimentation électrique. Elle identifie aussi la STM comme responsable de l'implantation ou de la mise à niveau de ces différents systèmes lorsque Métrocom s.e.c. fait construire de nouveaux espaces ou lorsqu'elle procède à la rénovation d'espaces commerciaux existants.

La construction de nouvelles haltes commerciales, par notre partenaire, vise à augmenter les revenus commerciaux de la STM.

Finalement, ces nouvelles haltes et la rénovation de haltes existantes améliorent l'aspect des stations, rendent l'expérience client plus agréable et augmentent le sentiment de sécurité.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	3 209	548	550	551	0	4 858
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	3 209	548	550	551	0	4 858
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 209	548	550	551	0	4 858
Total	3 209	548	550	551	0	4 858
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET MET – 21

Tour Grande révision : réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale

N° de projet :	IFR-01476	Secteur :	Réseau du métro
N° de projet MTQ :	En attente d'attribution	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-147-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	SOFIL 2		

La Tour Grande révision (GR) et sa mezzanine sont intégrées dans un vaste ensemble de bâtiments formant le complexe du Plateau Youville.

Les équipements de plomberie visés sont situés au sous-sol de la Tour GR. Ces équipements arrivent en fin de vie utile et n'ont jamais été l'objet de rénovation ou de réparation majeure. Ils doivent donc être remplacés, car la fréquence des divers entretiens de ces équipements et leur faible efficacité énergétique s'accentuent avec les années compte tenu de leur vétusté.

De plus, les vestiaires destinés au personnel d'entretien, situés à la mezzanine de la Tour GR, ne répondent plus aux besoins de l'entreprise et les infrastructures ont plus de 30 ans. Des travaux sont nécessaires pour répondre aux besoins du nombre croissant d'employés utilisant ces vestiaires et pour améliorer la consommation d'eau et l'état général des lieux.

Le projet répond donc au besoin de remplacer les divers équipements de plomberie de la salle mécanique du sous-sol de la Tour GR et de rénover les vestiaires du personnel d'entretien à la mezzanine de la Tour GR. Il vise à maintenir l'intégrité des installations tout en diminuant la consommation énergétique de 15 % et la consommation d'eau potable de 20 %.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	48	761	0	0	0	809
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	48	761	0	0	0	809
Financement						
Gouvernement provincial	0	245	0	0	0	245
Gouvernement fédéral	0	325	0	0	0	325
Agglomération de Montréal	0	101	0	0	0	101
STM	48	90	0	0	0	138
Total	48	761	0	0	0	809
Pourcentage de subvention						**83 %**

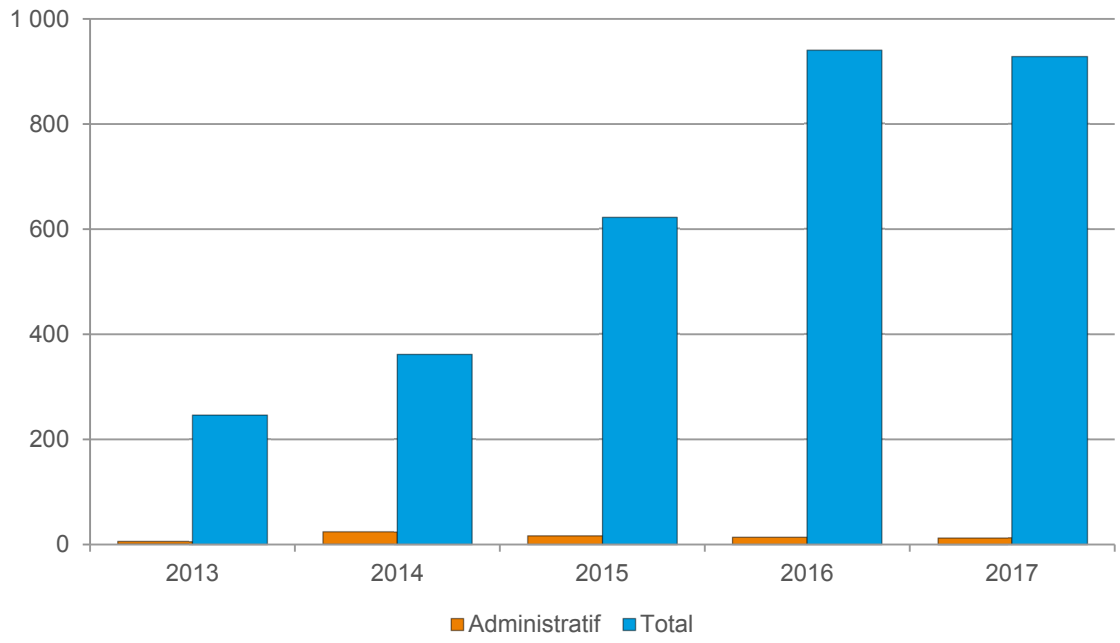
SECTEUR ADMINISTRATIF

SOMMAIRE

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et d'infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de 43 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2015 à 2017, représentant 2 % des investissements totaux pour cette période.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT DU SECTEUR ADMINISTRATIF PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Soucieuse de prévenir les accidents au travail, la STM terminera en 2015 le projet de mesures de réduction des risques liés à la sécurité des machines utilisées à la Société (fiche de projet ADM-01).

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Au cours des trois prochaines années, 32 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit près des trois quarts des investissements pour ce secteur.

Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM compte offrir un nouveau service d'achat de titres de transport en ligne, décrit à la fiche ADM-02. Ce projet vise à diversifier l'offre tarifaire en mettant en place des services de billettique par Internet, intégrés au système de Vente et perception. Les clients pourront utiliser ces services au moment voulu et ce, dans le confort de leur foyer, au bureau ou ailleurs. Ce projet, qui se terminera en 2015, aura demandé un investissement total de 6,2 millions de dollars.

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information, présenté à la fiche de projet ADM-04, prévoit 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. Un montant de 18 millions de dollars est prévu pour 2015-2017.

Finalement, afin de prévenir la vulnérabilité en termes de sécurité de ses systèmes informatiques, la STM compte migrer à la version Windows 7. Cette mise à jour demandera d'évaluer et d'assurer la compatibilité des diverses applications corporatives. Un investissement de 9 millions de dollars est planifié au cours des trois prochaines années.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Dans un souci de saine gestion des fonds publics, la STM appliquera un programme d'optimisation et de maintien de ses espaces de travail (fiche ADM-09). Ce projet consiste à maintenir, à réaménager ou à optimiser des espaces de travail. À la Place Bonaventure, endroit qui représente la majorité des sommes à investir, l'aménagement et le mobilier actuellement utilisé datent de 1993. Une somme de près de 10 millions est requise afin de réaliser ce projet.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – ADMINISTRATIF

AUTORISÉS *(en milliers de dollars)*				2014 et avant	2015	2016	2017	Total 2015-2017	2018 et après	Total
Machinerie, équipement et outillage										
No:	370002	Mesures de réduction de	Cap	0	0	0	0	0	0	0
Fiche:	ADM-01	risques pour la sécurité des	Non cap	2 127	781	0	0	781	0	2 908
R.E./FIN.:	R-827-A	machines – phase II	**Total**	**2 127**	**781**	**0**	**0**	**781**	**0**	**2 908**
			Sous-total	**2 127**	**781**	**0**	**0**	**781**	**0**	**2 908**
Matériel informatique										
No:	18504	Prestation électronique de	Cap	5 531	189	0	0	189	0	5 720
Fiche:	ADM-02	services de billettique par	Non cap	473	0	0	0	0	0	473
R.E./FIN.:	R-141-A	Internet – phase I	**Total**	**6 004**	**189**	**0**	**0**	**189**	**0**	**6 193**
No:	530871-1	Amélioration de la	Cap	731	50	198	0	248	0	979
Fiche:	ADM-03	performance – gestion de la	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-077-A	main-d'œuvre	**Total**	**731**	**50**	**198**	**0**	**248**	**0**	**979**
No:	850019	Programme d'entretien	Cap	2 818	5 407	5 979	7 086	18 472	2 828	24 118
Fiche:	ADM-04	périodique des technologies	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-146-A	de l'information – PEPTI 2014	**Total**	**2 818**	**5 407**	**5 979**	**7 086**	**18 472**	**2 828**	**24 118**
No:	850041-2	Implantation d'un système de	Cap	1	0	1 100	1 100	2 200	0	2 201
Fiche:	ADM-05	gestion de projets et	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-833-B	d'investissements – phase II	**Total**	**1**	**0**	**1 100**	**1 100**	**2 200**	**0**	**2 201**
No:	850042	Optimisation de la gestion du	Cap	7 572	1 011	0	0	1 011	0	8 583
Fiche:	ADM-06	temps	Non cap	1 103	178	0	0	178	0	1 281
R.E./FIN.:	R-127-C		**Total**	**8 675**	**1 189**	**0**	**0**	**1 189**	**0**	**9 864**
No:	851301	Migration Windows et Office	Cap	9 841	6 547	950	0	7 497	0	17 338
Fiche:	ADM-07		Non cap	2 174	1 858	0	0	1 858	0	4 032
R.E./FIN.:	R-144-A		**Total**	**12 015**	**8 405**	**950**	**0**	**9 355**	**0**	**21 370**
No:	FIN.14.00.01	Gestion électronique des	Cap	585	332	0	0	332	0	917
Fiche:	ADM-08	documents d'entreprise	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-838-A		**Total**	**585**	**332**	**0**	**0**	**332**	**0**	**917**
			Sous-total	**30 829**	**15 572**	**8 227**	**8 186**	**31 985**	**2 828**	**65 642**
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No:	100004	Programme d'optimisation et de	Cap	0	0	5 398	4 514	9 912	0	9 912
Fiche:	ADM-09	maintien des espaces de travail	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-810-B		**Total**	**0**	**0**	**5 398**	**4 514**	**9 912**	**0**	**9 912**
			Sous-total	**0**	**0**	**5 398**	**4 514**	**9 912**	**0**	**9 912**
TOTAL – AUTORISÉS			Cap	27 079	13 536	13 625	12 700	39 861	2 828	69 768
			Non cap	5 877	2 817	0	0	2 817	0	8 694
			Total	**32 956**	**16 353**	**13 625**	**12 700**	**42 678**	**2 828**	**78 462**

EN DÉFINITION *(en milliers de dollars)*										
Matériel informatique										
No:	162051	Entrepôt de données pour	Cap	0	739	760	0	1 499	0	1 499
R.E./FIN.:	R-917	Vente et perception	Non cap	0	45	46	0	91	0	91
			Total	**0**	**784**	**806**	**0**	**1 590**	**0**	**1 590**
			Sous-total	**0**	**1 568**	**1 612**	**0**	**3 180**	**0**	**3 180**
Patrimoine immobilier et infrastructures										
No:	2140	Réaménagement intérieur et	Cap	0	1 558	15 999	20 844	38 401	0	38 401
R.E./FIN.:	R-923-A	de l'enveloppe de bâtiments	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
		et des protections anti-sismiques	**Total**	**0**	**1 558**	**15 999**	**20 844**	**38 401**	**0**	**38 401**
			Sous-total	**0**	**1 558**	**15 999**	**20 844**	**38 401**	**0**	**38 401**
TOTAL – EN DÉFINITION			Cap	0	2 297	16 759	20 844	39 900	0	39 900
			Non cap	0	45	46	0	91	0	91
			Total	**0**	**2 342**	**16 805**	**20 844**	**39 991**	**0**	**39 991**
ADMINISTRATIF – TOTAL			**Cap**	**27 079**	**15 833**	**30 384**	**33 544**	**79 761**	**2 828**	**109 668**
			Non cap	**5 877**	**2 862**	**46**	**0**	**2 908**	**0**	**8 785**
			Total	**32 956**	**18 695**	**30 430**	**33 544**	**82 669**	**2 828**	**118 453**

FICHE DE PROJET ADM – 01

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

N° de projet :	370002	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Machinerie, équipement et outillage
N° de R.E./Fin :	R-827-A	Catégorie de portefeuille :	Attirer, développer et mobiliser les talents
Programme d'aide :	Non admissible		

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

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

La phase II du projet consiste à rendre sécuritaire les 361 machines qui ont fait l'objet d'une analyse de risques et qui n'ont pas été corrigées lors de la phase I. Afin d'y parvenir, des modifications et/ou réparations aux 361 machines seront effectuées.

De plus, des méthodes de travail sécuritaires pour prévenir les risques résiduels seront implantées. Un catalogue incluant la liste des mesures correctives retenues sera produit afin de suivre l'application des correctifs par le gestionnaire local. Finalement, de la formation sera donnée aux opérateurs et au personnel d'entretien dans le but de transférer le maintien de la sécurité des machines aux opérations.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 127	781	0	0	0	2 908
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	2 127	781	0	0	0	2 908
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 127	781	0	0	0	2 908
Total	2 127	781	0	0	0	2 908
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 02

Prestation électronique de services de billettique par Internet – phase I

N° de projet :	18504	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	154-13-7306	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-141-A	Catégorie de portefeuille :	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide :	SOFIL 2 DETTE		

Ce projet fait suite au succès de l'expérimentation de la solution de recharge à distance d'une carte OPUS pour 800 clients de la STM et vise à diversifier l'offre tarifaire (Stratégie 12 du *Plan stratégique 2020*) en mettant en place des services de billettique par Internet, intégrés au système de Vente et perception. Les nouveaux services de billettique offerts visent les clients munis d'un lecteur de carte à puce branché à leur ordinateur personnel et d'une connexion Internet. Les clients pourront ainsi utiliser ces services au moment voulu et ce, dans le confort de leur foyer, au bureau ou ailleurs.

Le projet s'inscrit :

— dans la foulée du déploiement du nouveau système de Vente et perception en 2008;
— dans les objectifs du *Plan stratégique 2020* de la STM;
— dans la démarche des autorités organisatrices de transport (AOT) pour définir leur vision d'OPUS 2.0.

Les principaux livrables qui le composent sont :

— l'implantation d'une plateforme sécuritaire de services de billettique par Internet, répondant aux normes d'accessibilité et disponible 24 heures par jour et 365 jours par année pour l'ensemble des AOT, offrant :
  — la consultation en ligne du contenu de la carte OPUS;
  — l'achat de titres de transport en ligne;
  — le paiement en ligne par carte de crédit ou débit;
  — l'émission d'un reçu électronique ou imprimable;
  — l'information à la clientèle en ligne;
  — les fonctions d'administration, d'exploitation et de production de rapports de gestion.
— l'intégration du système de Vente et perception, avec le progiciel SAP et les processus de la STM;
— la mise en place d'un service à la clientèle en commun avec les autres AOT pour traiter les aspects techniques.

Ces nouvelles technologies de billettique répondront non seulement aux besoins du microsite Internet de cette phase du projet, mais paveront aussi la voie aux besoins futurs prévus au Plan 2020.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	6 004	189	0	0	0	6 193
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	6 004	189	0	0	0	6 193
Financement						
Gouvernement provincial	1 437	48	0	0	0	1 485
Gouvernement fédéral	1 904	63	0	0	0	1 967
Agglomération de Montréal	590	20	0	0	0	610
STM	2 073	58	0	0	0	2 131
Total	6 004	189	0	0	0	6 193
Pourcentage de subvention						**66 %**

FICHE DE PROJET ADM – 03

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

N° de projet :	530871-1	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-077-A	Catégorie de portefeuille :	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide :	Non admissible		

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

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

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

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

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	731	50	198	0	0	979
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	731	50	198	0	0	979
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	731	50	198	0	0	979
Total	731	50	198	0	0	979
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 04

Programme d'entretien périodique des technologies de l'information – PEPTI 2014

N° de projet :	850019	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-146-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	Non admissible		

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI 2014) vise à prévenir la désuétude des équipements, des applications et des logiciels commerciaux qui sont en fin de vie utile afin d'assurer une saine gestion des actifs du parc informatique de l'entreprise et à maintenir les équipements et les logiciels à jour.

Il a comme objectifs, entre autres, la réduction du nombre et de la durée des interruptions de service ainsi que le respect des ententes de niveau de service requis pour les systèmes critiques. Le programme assure également la performance des systèmes et l'intégration des nouvelles technologies de l'information aux activités de l'entreprise.

Il répond aussi aux besoins évolutifs de l'entreprise en matière de technologies et assure aux secteurs d'affaires un environnement efficace.

Le parc informatique et l'infrastructure technologique comprennent l'ensemble des postes de travail, les appareils d'impression et les logiciels de bureautique, ainsi que les commutateurs du réseau informatique, les serveurs, les unités de stockage et de multiples autres périphériques.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	2 818	5 407	5 979	7 086	2 828	24 118
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	2 818	5 407	5 979	7 086	2 828	24 118
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 818	5 407	5 979	7 086	2 828	24 118
Total	2 818	5 407	5 979	7 086	2 828	24 118
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 05

Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements – phase II

N° de projet :	850041-2	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-833-B	Catégorie de portefeuille :	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide :	Non admissible		

Le projet consiste à implanter les modules de SAP pour la gestion de projets.

La première phase de ces implantations, déjà complétée, a amené des améliorations dans la gestion des projets de la division Ingénierie des infrastructures, au niveau du suivi des coûts complets et des activités, de la planification des ressources et des échéanciers, de l'ordonnancement des activités et du suivi de l'avancement des travaux.

Dans la deuxième phase, l'implantation des modules répondra aux besoins croissants de la direction Budget et investissements. Elle permettra à la STM de disposer d'un système de suivi financier pour l'ensemble des projets de l'entreprise et assurera le suivi des coûts, du financement et des subventions.

Cette solution offre l'avantage d'être pleinement intégrée au système de gestion de l'entreprise et ainsi d'assurer l'intégrité et l'uniformisation des données.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	1	0	1 100	1 100	0	2 201
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	1	0	1 100	1 100	0	2 201
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1	0	1 100	1 100	0	2 201
Total	1	0	1 100	1 100	0	2 201
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 06

Optimisation de la gestion du temps

N° de projet :	850042	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-127-C	Catégorie de portefeuille :	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide :	Non admissible		

Ce projet vise l'optimisation des processus et outils soutenant les activités de gestion du temps.

Il consiste à mettre en place des outils de gestion et de contrôle du temps travaillé intégrés, adaptés aux réalités opérationnelles et aux exigences de contrôle de la STM afin d'avoir une donnée unique, de qualité et disponible dans les délais requis.

La première livraison de ce projet, complétée en 2013, inclut l'implantation du libre-service employé et gestionnaire et la mise en place du bulletin de paie électronique. Cette évolution améliore l'efficacité des services de la paie et des ressources humaines tout en réduisant les coûts et l'utilisation du papier dans un contexte de développement durable.

La deuxième livraison prévoit la mise en place d'une feuille de temps électronique, intégrée au progiciel SAP, afin d'éliminer la double saisie, d'améliorer les contrôles et de rendre disponible la donnée pour les systèmes de suivi de projets. Finalement, elle inclura l'instauration d'un processus d'approbation électronique des feuilles de temps, facilitant ainsi le contrôle et la validation des heures payées.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	7 572	1 011	0	0	0	8 583
Non capitalisable	1 103	178	0	0	0	1 281
Total	8 675	1 189	0	0	0	9 864
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	8 675	1 189	0	0	0	9 864
Total	8 675	1 189	0	0	0	9 864
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 07

Migration Windows et Office

N° de projet :	851301	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-144-A	Catégorie de portefeuille :	Maintenir les actifs
Programme d'aide :	Non admissible		

Le projet vise à mettre à niveau le système d'exploitation Windows et la suite de bureautique Office de Microsoft sur tous les postes de travail soutenus par le service des Technologies de l'information.

Ces postes de travail sont actuellement dotés de la plateforme d'exploitation Windows XP et Office 2000/2003. Puisque le fabricant n'offre plus de soutien étendu de la plateforme XP depuis avril 2014, il n'y a plus de mises à jour disponibles et les systèmes de la STM deviennent donc vulnérables sur le plan de la sécurité.

Un des aspects majeurs de la migration à Windows 7 est d'évaluer et d'assurer la compatibilité avec les diverses applications corporatives, logiciels commerciaux et fichiers de données bureautiques (bases de données, chiffriers, etc.). Environ 3700 postes, qui sont utilisés par 4000 employés, seront touchés par cette migration.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	12 014	8 406	950	0	0	21 370
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	12 014	8 406	950	0	0	21 370
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	12 014	8 406	950	0	0	21 370
Total	12 014	8 406	950	0	0	21 370
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 08

Gestion électronique des documents d'entreprise

N° de projet :	FIN.14.00.01	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Matériel informatique
N° de R.E./Fin :	R-838-A	Catégorie de portefeuille :	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide :	Non admissible		

Le but premier de ce projet est de maximiser le revenu de subvention de la STM. Pour ce faire, un système de gestion électronique de document (GED) Nuxeo sera implanté pour l'ensemble des projets inscrits au PTI. Tous les projets subventionnés doivent être vérifiés après leur fermeture. Il est donc essentiel de retracer l'ensemble des documents du plan de contrôles des projets afin de préparer les dossiers pour les vérificateurs du MTQ ou les vérificateurs mandatés par ce dernier.

Ce système de gestion électronique de document:

— réduira les tâches manuelles liées au classement sous format papier et électronique;
— automatisera le classement des documents électroniques basé sur un choix de structures de classification normalisées et de métadonnées prédéfinies;
— assurera l'accès aux documents en vigueur par la mise en place d'un processus de contrôles des versions;
— assurera la confidentialité de l'information;
— retracera en tout temps et facilement les documents du plan de contrôle des projets;
— facilitera la numérisation de l'ensemble des documents du plan de contrôle des projets;
— contribuera au plan de développement durable 2020 en diminuant l'empreinte écologique de l'entreprise.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	585	332	0	0	0	917
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	585	332	0	0	0	917
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	585	332	0	0	0	917
Total	585	332	0	0	0	917
Pourcentage de subvention						**0 %**

FICHE DE PROJET ADM – 09

Programme d'optimisation et de maintien des espaces de travail

N° de projet :	100004	Secteur :	Administratif
N° de projet MTQ :	Non applicable	Catégorie d'actif :	Patrimoine immobilier et infrastructures
N° de R.E./Fin :	R-810-B	Catégorie de portefeuille :	Attirer, développer et mobiliser les talents
Programme d'aide :	Non admissible		

Ce programme consiste à maintenir, à réaménager ou à optimiser des espaces de travail occupés et à aménager de nouveaux espaces loués pour maintenir les actifs de la STM. Les travaux couvrent les postes de travail (composés de mobilier, chaise, partition, huche et classeur), les aires communes, les salles, les espaces de classement et de rangement, ainsi que le revêtement de sol et des murs aux principaux endroits suivants : la Place Bonaventure, les centres de transport et le Plateau Youville.

À la Place Bonaventure, endroit qui représente la majorité des sommes à investir, l'aménagement et le mobilier actuellement utilisé datent de 1993.

(en milliers de dollars)	2014 et avant	2015	2016	2017	2018 et après	Total du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	5 398	4 514	0	9 912
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	5 398	4 514	0	9 912
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	0	5 398	4 514	0	9 912
Total	0	0	5 398	4 514	0	9 912
Pourcentage de subvention						**0 %**

ANNEXES

ANNEXE A
SOMMAIRE DES PROJETS EN IDENTIFICATION

Les projets figurant dans cette section sont des projets en phase identification, c'est-à-dire des projets n'ayant pas été évalués, priorisés ou autorisés. Ces projets seront assujettis au processus de gestion de portefeuille de projets (intrants) au moment opportun; les montants présentés sont donc préliminaires.

Le montant prévu au cours des **cinq** prochaines années est de 423,4 millions de dollars, réparti parmi les principaux projets suivants :

(en milliers de dollars)	5 ans 2015-2019	Total Projet
Réseau des bus		
Divers lieux : mise à niveau des installations d'huiles usées	6,1 M $	6,1 M $
Plan de remplacement et additions des véhicules de service 2017-2021	18,6 M $	26,8 M $
Divers bâtiments : installation de dispositifs anti-refoulement	2,9 M $	2,9 M $
Travaux de maintien au Centre de transport Mont-Royal	7,0 M $	7,0 M $
Travaux de maintien au Centre de transport Saint-Denis	5,0 M $	5,0 M $
Réseau des bus – TOTAL	**39,6 M $**	**47,8 M $**
Réseau du métro		
Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73	313,3 M $	587,7 M $
Modification éclairage et passerelle	0,8 M $	0,8 M $
Ateliers Villeray : mise à niveau complète de l'éclairage	0,7 M $	0,7 M $
Réseau du métro – TOTAL	**314,8 M $**	**589,2 M $**
Administratif		
Renouvellement des actifs informatiques – Chaîne d'approvisionnement et RDA	28,0 M $	28,0 M $
Programme d'amélioration RH	3,8 M $	3,8 M $
SAP PM – PROPRES	2,2 M $	2,2 M $
Acquisition matérielle – Vente et perception	12,1 M $	18,2 M $
Programme d'entretien périodique de la solution OPUS (PEP-OPUS)	14,3 M $	15,4 M $
Solution de gestion de l'information et de l'intelligence d'affaires	2,6 M $	2,6 M $
Solution d'intégration des systèmes d'horodateurs avec SAP	1,5 M $	1,5 M $
Valorisation de l'information	3,0 M $	3,0 M $
Mobilité clientèle et processus internes	1,5 M $	1,5 M $
Administratif – TOTAL	**69,0 M $**	**76,2 M $**
GRAND TOTAL – PROJETS EN IDENTIFICATION	**423,4 M $**	**713,2 M $**

ANNEXE B
PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

L'implantation de pratiques de saine gestion financière est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et amenent l'ensemble des gestionnaires à un niveau supérieur de maîtrise de gestion des fonds publics.

Vous trouverez ci-dessous les principales pratiques de gestion présentement en vigueur. Ces dernières sont ou seront appuyées par une politique, une directive sectorielle ou un guide.

1. PLANIFICATION À LONG TERME

La *Loi sur les sociétés de transport en commun* mentionne, à l'article 130, qu'une société doit produire un plan stratégique de développement du transport en commun sur son territoire, précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus.

Ce plan doit prévoir une perspective de développement du transport en commun, incluant les services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite, sur une période de dix ans pour tous les modes de transport en commun et tous les équipements et les infrastructures. Il est ajusté annuellement et révisé aux cinq ans.

Le *Plan stratégique 2020* de la STM propose un objectif de développement de l'offre de service afin d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, soit une hausse de plus de 40 % comparativement à l'achalandage de 2010.

Pour la durée couverte par le *Plan stratégique 2020*, la STM prévoit investir 11,5 milliards de dollars, dont 6,2 milliards de dollars pour assurer la pérennité des réseaux et 5,3 milliards de dollars pour le développement de nouveaux services. Ces investissements créeront une forte pression sur les résultats de la STM, générant ainsi un manque à gagner pour les années futures. La Société est actuellement à analyser divers scénarios pour atteindre son équilibre financier tout en lui assurant la pérennité et l'atteinte de ses objectifs opérationnels.

2. DIRECTIVE EN MATIÈRE DE CAPITALISATION

IMMOBILISATIONS (DS FIN 001, RÉVISÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011) (VOIR ANNEXE D)

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.

Celle-ci s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et, plus particulièrement, des principes comptables généralement reconnus (PCGR) en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le MAMOT. Pour plus d'information, cette directive est jointe en intégralité à la section suivante.

ANNEXE B
PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

3. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

GESTION DES OPÉRATIONS DE TRÉSORERIE (PC 3.07, ADOPTÉE LE 4 MAI 2011)

La direction exécutive Finances et Contrôle a élaboré une politique corporative sur la gestion des opérations de trésorerie. Cette politique a pour objectif de préciser l'encadrement des opérations de trésorerie, de fournir des principes clairs afin de développer une stratégie de gestion des opérations de trésorerie et de préciser les responsabilités des différents intervenants. Cette politique a trois volets :

a. **La gestion de la dette (DS FIN 004, adoptée le 4 mai 2011)**
Stratégies de financement à court et à long terme par lesquelles la Société finance ses opérations courantes ainsi que ses dépenses pour le maintien, le développement et le remplacement de ses infrastructures. La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée au sujet du ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiée au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 et 10 % et le seuil critique est de 16 %.

b. **La gestion des placements (DS FIN 005, adoptée le 4 mai 2011)**
Investissements à court terme et à long terme effectués par la Société pour optimiser le rendement de ses excédents d'encaisse et pour s'assurer de disposer des sommes nécessaires au remboursement de ses dettes (fonds d'amortissement).

c. **La gestion des risques financiers (DS FIN 006, adoptée le 4 mai 2011)**
Stratégies mises en place pour atténuer les principaux risques financiers généralement associés au processus d'approvisionnement de la STM et à ses activités de trésorerie.

SAINE GESTION DES DÉPENSES

d. **Réduction des dépenses**
La STM continuera d'exercer un contrôle serré de ses coûts. Pour appuyer ses efforts, elle a choisi d'améliorer en priorité sa performance financière et d'optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité. Soucieuse de s'améliorer constamment, elle a mis sur pied une fonction contrôle dont la responsabilité est d'assurer que les contrôles internes financiers, budgétaires et de conformité à la STM sont appropriés et fiables en mettant en place un programme de certification des contrôles financiers.

e. **Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation**
La STM a décidé également d'améliorer son processus décisionnel afin de réduire les délais administratifs. En réévaluant ses processus, activités et façons de faire, elle compte optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité en mobilisant les employés autour d'enjeux comme la planification des besoins en main-d'œuvre, l'information de gestion et la disponibilité du matériel.

ANNEXE B
PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

SAINE GESTION DES DÉPENSES (SUITE)

f. Gestion contractuelle (PC 4.09, adoptée le 3 novembre 2010)

La politique de gestion contractuelle instaure les mesures exigées en vertu de l'article 103.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* et vise à assurer un degré élevé de transparence et une saine gestion des contrats au sein de la Société. Par cette politique, la Société instaure une série de mesures visant à :

- assurer que tout soumissionnaire ou l'un de ses représentants n'a pas communiqué ou tenté de communiquer avec un des membres du comité de sélection dans le but de l'influencer relativement à la demande de soumissions pour laquelle il a présenté une soumission;
- favoriser le respect des lois applicables qui combattent le truquage des offres;
- assurer le respect de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme* (L.R.Q., c. T-11.011) et du *Code de déontologie des lobbyistes* (L.R.Q., c. T-11.011, r.0.2) adopté sous l'égide de cette loi;
- prévenir les gestes d'intimidation, de trafic d'influence ou de corruption;
- prévenir les situations de conflit d'intérêts;
- prévenir toute autre situation susceptible de compromettre l'impartialité et l'objectivité du processus de demande de soumissions et de la gestion du contrat qui en résulte;
- encadrer la prise de toute décision qui a pour effet d'autoriser la modification d'un contrat.

La politique de gestion contractuelle s'applique à tout contrat de la Société sans égard au montant de la dépense et quel que soit le processus d'acquisition applicable.

Cette politique lie les membres du conseil d'administration de la Société, les membres de ses comités, les membres du personnel de la Société et l'ensemble des intervenants internes ou externes prenant part dans un processus d'acquisition de la Société.

g. Guide d'acquisition (2011)

Les processus d'acquisition à la Société semblent parfois compliqués. Il importe de comprendre que cette complexité apparente se justifie par le fait que la STM est une entreprise publique évoluant dans un cadre légal rigoureux. Nos processus d'acquisition sont définis par :

- l'Assemblée nationale, avec la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01) qui institue la Société et qui énonce l'ensemble de ses droits, pouvoirs et modalités d'acquisition de biens et services;
- le conseil d'administration de la Société, avec le Règlement R-062 adopté le 8 juillet 2009 qui fixe les règles de régie interne et les paramètres gouvernant la prise de décision; avec le Règlement R-009, révisé le 3 juillet 2013, qui autorise la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société par les gestionnaires et détermine la personne autorisée à signer les ententes écrites avec les fournisseurs; avec le Règlement R-091-1, portant sur le contrôle et le suivi budgétaire de la Société, et qui détermine les règles à suivre avant qu'une dépense contractuelle ne soit engagée; et la Politique corporative sur la gestion contractuelle (PC 4.09);
- le directeur général de la Société, avec la Politique générale PG 1.02 adoptée le 21 juillet 2011 qui fixe les règles de délégation de pouvoirs d'autorisation de dépenses aux gestionnaires.

ANNEXE B
PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

SAINE GESTION DES DÉPENSES (SUITE)

Ces documents visent à assurer l'équité, l'intégrité, la transparence et l'accessibilité aux marchés, à accroître la concurrence dans les processus d'attribution de contrats ainsi qu'à obtenir des biens et des services au meilleur prix. Les employés participant à ce type de démarche doivent aussi respecter les normes prescrites par le *Code d'éthique* de la Société. Tout employé de la Société ou membre de son conseil d'administration qui, sciemment, accorde un contrat à un fournisseur sans respecter les règles de la Société peut être tenu personnellement responsable.

h. Modifications aux contrats octroyés par la Société et gestion des réserves pour contingences de contrat (PG 4.10, adoptée le 26 avril 2013)

Afin de s'assurer que toutes les modifications apportées aux contrats de la Société sont effectuées dans le respect de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01) et pour clarifier la portée opérationnelle de l'article 9 de sa politique corporative (PC 4.09) traitant des modifications aux contrats, la STM s'est dotée d'une politique de gestion (PG 4.10) précisant les actions à prendre pour :

— le processus décisionnel concernant la mise en œuvre des contrats;
— leur financement;
— le processus de reddition de compte.

Des précisions sont également prévues quant aux modalités liées à la gestion de la contingence de contrat.

i. *Code d'éthique* (révisé le 6 avril 2011)

La STM s'est dotée d'un *Code d'éthique* afin d'y inclure de nouvelles mesures qui renforcent certaines dispositions. Ces modifications serviront à mieux outiller les employés et à instaurer avec eux un dialogue continu concernant les questions d'éthique.

j. Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité

Afin de suivre la performance et de faciliter la prise de décision, la STM poursuivra sa démarche de doter tous ses secteurs d'activité d'outils de gestion, tels que des tableaux de bord et des indicateurs.

k. Gestion des risques

Afin d'atteindre les objectifs de son *Plan stratégique 2020*, la STM a mis sur pied une nouvelle fonction dont la mission première sera de sensibiliser les diverses entités de l'entreprise à la gestion des risques et d'obtenir leur engagement à l'égard du renforcement de la performance en fonction des cibles établies pour les prochaines années.

ANNEXE B
PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

4. GESTION DE L'INFORMATION (PC 5.02, ADOPTÉE LE 6 JUILLET 1989)

La Société considère la ressource informationnelle au même titre que les ressources humaines, les ressources financières ou les ressources matérielles qu'elle a la responsabilité de gérer dans la poursuite de ses activités. La Société reconnaît par conséquent le bien-fondé de règles relatives à la création, l'acquisition, l'utilisation, la conservation, la protection et la diffusion de l'information dont elle dispose, quel que soit le support d'information utilisé. Les principes sont :

— l'information est publique, sous réserve de restrictions prévues par la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1);
— la Société reconnaît l'information à titre de ressource ayant une valeur administrative et légale, orientée vers la prise de décision;
— l'information doit être gérée de façon à la rendre rapidement accessible au personnel de la Société dans l'exercice de ses fonctions ainsi qu'à toute personne qui y a droit;
— l'information essentielle et l'information confidentielle doivent pouvoir être identifiées et faire l'objet de mesures de traitement particulières;
— la Société désire que s'exerce un contrôle des coûts associés à la création, la manipulation et la conservation de l'information.

5. PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (PC 1.13, ADOPTÉE LE 5 MAI 2010)

En faisant la promotion du développement durable, la STM assure son leadership en ce domaine et incite son personnel, sa clientèle ainsi que la population en général à adopter des comportements de plus en plus responsables sur les plans environnemental, social et économique. L'impact sur le développement durable est d'ailleurs considéré dans les processus décisionnels des projets.

6. AUTRES PRATIQUES TOUCHANT LA GESTION FINANCIÈRE

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, le *Guide des meilleures pratiques en entretien des infrastructures* et la Politique sur la protection de l'environnement.

De plus, une panoplie de politiques et de directives encadre le remboursement de dépenses, la gestion des ressources humaines, l'utilisation des biens de l'entreprise, la sécurité informatique et la gestion salariale.

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

1.0 OBJECTIFS

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

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

2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

La présente directive sectorielle découle des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des normes comptables pour le secteur public qui sont contenues dans le manuel de comptabilité pour le secteur public publié par l'Institut canadien des comptables agréés (l'«ICCA») et du *Manuel de la présentation de l'information financière municipale* publié par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

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

3.0 CRITÈRES DE CAPITALISATION À TITRE D'IMMOBILISATION

L'annexe 2 à cette directive présente un tableau permettant de déterminer si une dépense peut être comptabilisée à titre d'immobilisation. De manière générale, la Société comptabilise à titre d'immobilisation un bien ayant une existence matérielle ou un logiciel qui répond à tous les critères suivants :

a. Il a été acquis, construit, développé, amélioré ou mis en valeur en vue d'être utilisé de façon durable, soit une **durée de vie utile** supérieure à trois (3) ans; ET

b. Il procure des **avantages économiques futurs**, c'est-à-dire qu'il est destiné à être utilisé pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société et qu'il n'est pas destiné à être vendu dans le cours normal des activités de la Société. Dans le cas d'un ajout à une immobilisation existante, il a pour effet d'augmenter sa durée d'utilisation originale ou d'accroître sa capacité de service; ET

c. Il répond à l'une des trois conditions suivantes relatives au coût :

   i. Son **coût** unitaire est égal ou supérieur à 10 000 $; OU

   ii. Il est acquis en même temps que plusieurs biens identiques **dont la valeur totale** de l'ensemble est supérieure ou égale à 75 000 $; OU

   iii. Il est acquis dans le cadre d'un regroupement d'actifs **dont la valeur totale** est égale ou supérieure à 75 000 $. Est considéré comme regroupement d'actifs l'ensemble des items ou des coûts nécessaires pour rendre fonctionnel un bien ou un système.

3.1 Exceptions

La Société comptabilise à titre d'immobilisation tous les terrains, les véhicules immatriculés et les ordinateurs, quelque soit leur coût unitaire.

La Société comptabilise également à titre d'immobilisation les œuvres d'art et les actifs subventionnés qui respectent les critères 3.0 a) et b) sans toutefois respecter le critère de coût. Ces actifs sont cependant amortis complètement dans l'année d'acquisition.

3.2 Exclusion

Une dépense ne répondant pas aux critères énoncés précédemment ainsi que les dépenses d'entretien et de réparation sont considérées comme des dépenses de fonctionnement et doivent être exclues du bilan de la Société.

3.3 Particularité concernant les contrats de location-acquisition

L'actif financé par un contrat de location-acquisition est capitalisable lorsque, selon les termes du bail, les avantages et les risques rattachés à sa propriété sont transférés à la Société.

3.4 Particularités concernant les conditions de capitalisation dans le cadre d'un projet

En plus des critères présentés précédemment, il faut considérer des éléments supplémentaires en situation de projet. L'annexe 3 présente les différentes phases inhérentes au déroulement d'un projet et précise à quel moment certaines dépenses peuvent être traitées comme des immobilisations.

3.5 Radiation des immobilisations

Lors de la vente, de la destruction, du vol, de la perte, de la mise au rancart ou de l'expropriation d'une immobilisation, le coût d'acquisition et l'amortissement cumulé de ce bien doivent être radiés des livres de la Société.

4.0 ÉVALUATION DU COÛT DES IMMOBILISATIONS

Le coût des immobilisations 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.

Lorsqu'il y a plusieurs composantes autonomes de l'immobilisation ou d'un projet qui sont mises en service à des dates différentes, il faut s'assurer de cumuler séparément les coûts pour chacune de ces composantes.

L'annexe 4 présente une liste non exhaustive des frais pouvant être inclus dans le coût d'une immobilisation, ainsi que quelques exemples spécifiques applicables dans un contexte de projet.

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

5.0 PRÉSENTATION DANS LES ÉTATS FINANCIERS

La Société présente ses immobilisations à l'état de la situation financière (bilan) ainsi qu'en note complémentaire aux états financiers selon les grandes catégories décrites à l'annexe 5. Les immobilisations sont présentées à l'état de la situation financière au coût amorti.

6.0 MÉTHODE D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

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 lors de la mise en service de l'immobilisation. L'annexe 5 établit la durée de vie maximale recommandée par catégorie d'immobilisations, mais ne doit pas se substituer à la durée de vie prévue si elle est inférieure.

Les immobilisations en cours ne sont pas amorties. Lorsque le bien commence à être utilisé, l'immobilisation est transférée vers la catégorie finale appropriée et commence à être amortie.

Exception pour les terrains : les terrains ont normalement une durée de vie illimitée et ne sont pas amortis.

7.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

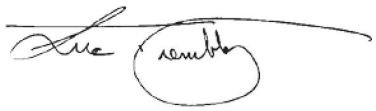
L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par la Section comptabilité financière relevant de la direction Gestion financière et encadrement de systèmes sous la direction exécutive Finances et Contrôle.

8.0 RÉFÉRENCES

Manuel de la présentation de l'information financière municipale.

Normes comptables pour le secteur public – Collection Normes et recommandation de l'ICCA.

APPROUVÉE PAR:



Luc Tremblay, CPA, CA
Trésorier et directeur exécutif Finances et Contrôle

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

ANNEXE 1
TERMINOLOGIE COMPTABLE

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

AMÉLIORATIONS
Les améliorations qui seront capitalisées sont celles qui permettent d'accroître le potentiel de service d'une immobilisation par rapport au potentiel original.

Le potentiel de service est accru lorsque l'on peut mesurer l'un ou l'autre des éléments suivants :

— une augmentation de la capacité de service;
— une augmentation de la durée de vie utile;
— une réduction des frais d'exploitation afférents;
— une amélioration de la valeur économique et de la qualité 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.

BUREAU DE PROJET
Structure de gestion indépendante mise en place pour la planification, la gestion et le suivi d'un projet majeur. Un bureau de projet a du personnel détaché des activités courantes de la STM, qui est dédié au projet.

COÛT D'ACQUISITION D'UNE IMMOBILISATION
Le coût d'acquisition d'une immobilisation est l'ensemble des coûts directement engagés pour l'acquisition, la construction, le développement, la mise en valeur ou l'amélioration de la valeur d'un actif immobilisé (voir annexe 4). Par contre, on ne considère pas les frais généraux d'administration ou toutes portions de frais fixes comme un coût directement engagé pour l'acquisition d'une immobilisation.

ENTRETIEN ET RÉPARATION
Coûts engagés pour le **maintien** du potentiel de service de l'immobilisation. Ces dépenses sont imputées aux activités de fonctionnement et ne font pas partie du coût 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.

Une amélioration à une immobilisation qui est en service n'est pas considérée comme une immobilisation en cours de construction; les coûts doivent donc être capitalisés à l'immobilisation finale dès qu'ils sont encourus.

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

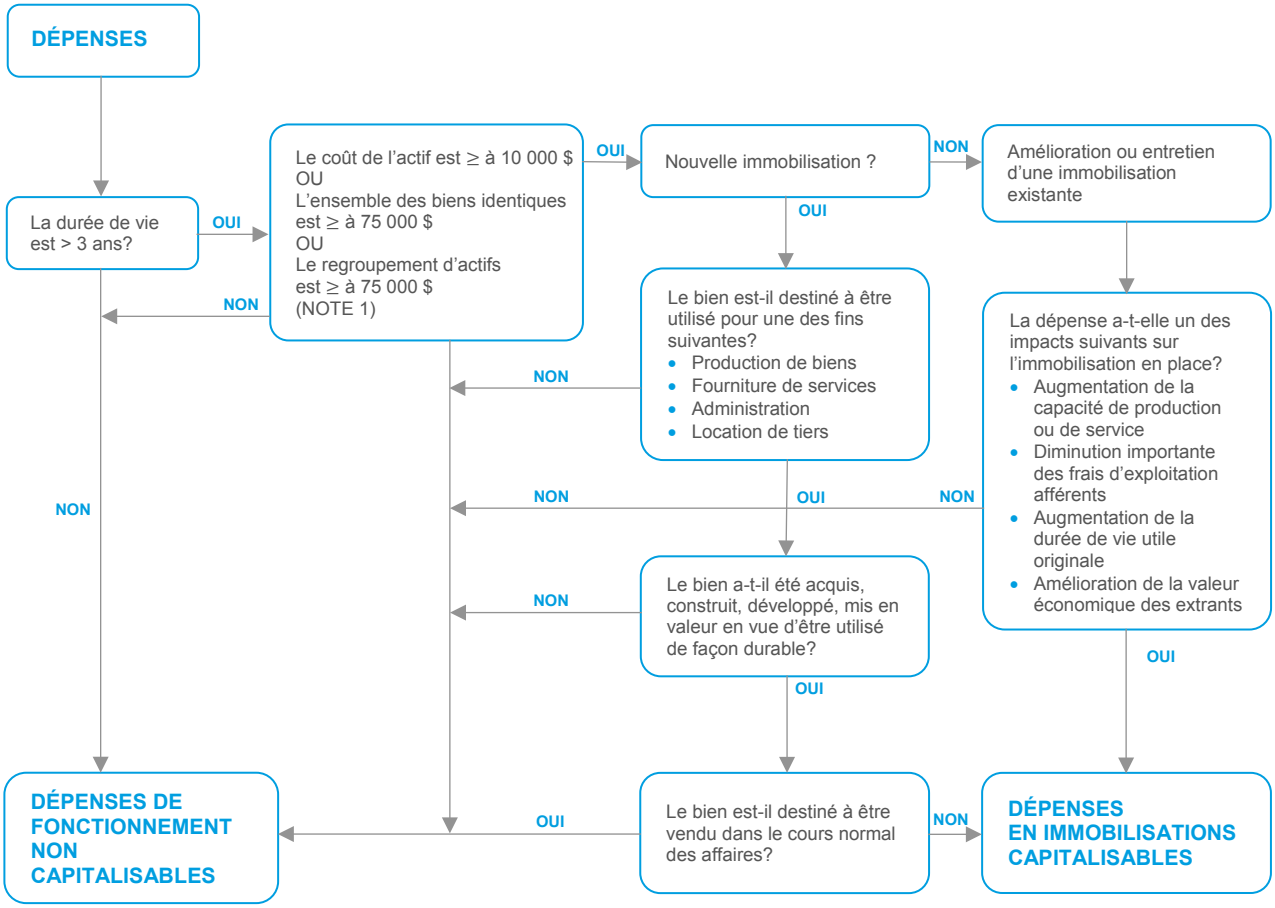
ANNEXE 1
TERMINOLOGIE COMPTABLE

PROJET MAJEUR
Un projet majeur est un projet :

— dont le coût complet est de plus de 15 M$; ou
— ayant un impact sur au moins 25 % des clients d'un réseau (métro, autobus, transport adapté) ou
— impliquant des partenaires externes dans la réalisation (excluant fournisseurs et bailleurs de fonds).

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.

ANNEXE 2
RÈGLES DE CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS



NOTE 1 : Voir les exceptions à l'article 3.1

ANNEXE 3
CONDITIONS DE CAPITALISATION DANS LE CADRE D'UN PROJET

Un projet comprend cinq phases, soit l'identification, la définition, la préparation de la mise en œuvre, la mise en œuvre et l'évaluation.

Les dépenses imputées au projet des phases d'identification et de définition de projet ne sont pas capitalisables à moins qu'elles réfèrent à un projet d'infrastructures dont la réalisation est assurée. Les frais d'analyses préalables à l'acquisition d'immobilisations ainsi que les frais encourus pour des études préliminaires diverses dont la réalisation est incertaine ou lointaine ne sont jamais capitalisables.

Les dépenses effectuées lors des phases de préparation de la mise en œuvre, de mise en œuvre et d'évaluation sont de nature capitalisable.

PHASES	DÉPENSES CAPITALISABLES
Identification	Non*
Définition	Non*
Préparation de la mise en œuvre	Oui
Mise en œuvre	Oui
Évaluation	Oui

* Se reporter au deuxième paragraphe ci-haut

Pour que des coûts de main-d'œuvre interne, directe et indirecte soient imputés aux immobilisations, les heures effectuées doivent être reliées à des travaux capitalisables, donc qui répondent aux critères de capitalisation tel que stipulé au point 3.0 de la présente directive.

Les coûts de main-d'œuvre interne peuvent être capitalisés s'ils sont directement reliés à la conception et à la mise en service de l'actif. Ces coûts doivent être évalués et comptabilisés de façon détaillée : nature des travaux, fonctions requises pour l'exécution, heures d'exécution par activité et par fonction, etc.

Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées soit :

— au taux de facturation moyen à l'heure travaillée (taux du capteur de coût) pour l'année où elles sont effectuées, par domaine d'emploi et par niveau salarial, selon la grille de facturation émise par la division Gestion budgétaire;
— au taux de facturation avec remboursement des frais indirects (tel que le taux de l'entrepreneur interne) à l'heure travaillée pour l'année où ils sont effectués pour les projets où une entente est conclue entre les représentants désignés de l'entreprise et que cette entente est approuvée par la direction exécutive Finances et Contrôle.

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.

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

ANNEXE 4
COÛT DES IMMOBILISATIONS

Voici une liste (non exhaustive) des autres frais d'acquisition compris dans le coût d'une immobilisation :

- frais de transport
- frais de change étranger
- frais d'installation et de démantèlement
- frais d'arpentage
- frais juridiques et légaux
- autres honoraires professionnels
- coûts d'exploitation du bureau de projet
- préparation d'appels d'offres
- support administratif au contremaître
- support aux fournisseurs pour l'interprétation de normes et standard STM
- manutention et nettoyage reliés au projet
- gestion de la documentation
- validation de la conformité de l'immobilisation
- frais d'assainissement et d'aménagement du terrain
- primes d'assurances versées durant la construction
- droits de douane
- frais de financement
- coûts des permis
- frais de notaire
- frais d'ingénierie
- frais de surveillance et d'inspection
- préparation des plans et devis
- frais de gestion du contrat ou du projet
- réunion reliée à l'exécution du projet
- validation des alternatives proposées par les fournisseurs
- déplacement vers le chantier et retour
- vérification des manuels d'entretien
- développement de manuels de formation
- formation des formateurs de la STM par le fournisseur
- interface avec les différentes instances touchées par le projet (Ville, Hydro Québec, Gaz Métro, etc.).

Certains autres frais peuvent également être compris dans le coût d'une immobilisation lorsqu'ils sont engagés dans le cadre d'un projet dont la réalisation est assurée. En voici quelques exemples :

- frais de conception et d'étude
- frais d'élaboration de la solution
- recherches techniques reliées au projet
- frais d'analyse de la valeur

Les coûts d'emprunt à court terme et à long terme directement attribuables à l'acquisition, à la construction, au développement ou à la mise en valeur d'une immobilisation doivent être capitalisés jusqu'à sa mise en service. De tels coûts d'emprunt sont incorporés comme composante du coût de l'immobilisation sauf si cela avait pour effet d'augmenter la valeur de l'immobilisation de façon indue, tel que prévu à la norme internationale IPSAS 21*. Ainsi, les coûts d'emprunt cesseraient d'être capitalisés lors de retards importants dans la construction ou le développement d'un actif.

Lorsque les frais d'acquisition prévus ci-dessus ne peuvent être établis au prix d'un effort raisonnable, ils sont comptabilisés directement à l'état des résultats.

Les frais d'acquisition encourus pour plus d'une immobilisation doivent être répartis adéquatement entre chacune d'elle par une règle de répartition logique.

* International Public Sector Accounting Standards Board

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

ANNEXE 5
CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	DURÉE DE VIE UTILE
TERRAINS		Illimitée
IMMEUBLES		
Bâtiments	Édifices administratifs, centres d'attachement, ateliers et garages	40 ans
Réfection aux bâtiments	Portes et fenêtres, toitures, protection incendie, chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC), asphaltage, etc.	20 ans
INFRASTRUCTURES LOCALES ET RÉGIONALES		
Voies réservées		10 ans
Terminus léger		20 ans
Terminus lourd		40 ans
Abribus		10 ans
INFRASTRUCTURES DU MÉTRO		
TUNNELS		
Construction initiale		100 ans
Revêtement de la voûte		25 ans
STATIONS DE MÉTRO		
Stations		40 ans
Réfection aux stations		20 ans
ÉQUIPEMENTS FIXES		
Centre de contrôle	Équipements de télémesure, tableaux de contrôle optique, postes de commande, etc.	25 ans
Installations motorisées	Escaliers mécaniques, tapis roulant, postes de ventilation, postes d'épuisement, ascenseurs, monte-charge, plateforme hydraulique, etc.	25 ans
Télécommunications	Radios, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme intrusion, contrôle d'accès, alarme incendie, données de gestion, etc.	25 ans
Contrôle des trains	Circuits de voies, postes de signalisation, câblage, mécanismes d'aiguille, contrôleurs d'aiguilles, zone-tests, chargeurs batteries, coffrets de commande et indicateurs, divers détecteurs, connexions inductives, etc.	25 ans
Système d'éclairage		30 ans
Équipements de voies	Rails, barres de guidage, pièces de roulement, appareils de voies, isolateurs de barres de guidage, etc.	40 ans
Énergie d'exploitation	Postes de district, postes de redressement, postes secondaires de distribution, câbles à traction, câbles à haute tension, groupes électrogènes, etc.	40 ans

ANNEXE C
DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

ANNEXE 5
CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

CATÉGORIES	DURÉE DE VIE UTILE
MATÉRIEL ROULANT	
Bus	16 ans
Minibus	5 ans
Voitures de métro	40 ans
Véhicules de service de moins de 100 000 $	5 ans
Autres véhicules de service	10 ans
Véhicules sur rail, grues, aspirateur de voies et équipements de lavage	25 ans
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	Durée restante du bail
ÉQUIPEMENTS DE BUREAU ET LOGICIELS	
Mobilier et équipements de bureau	10 ans
Logiciels	5 à 10 ans
Équipement informatique	5 ans
MACHINERIE, ÉQUPEMENT ET OUTILLAGE	
Machinerie, outillage et équipement	15 ans
Vérins	20 ans

ANNEXE D
PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES (PAGTCP)

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 70. Au fil du temps, il a été modifié et bonifié par l'ajout de catégories de dépenses admissibles telle la location de véhicules. Les subventions accordées dans le cadre de ce programme sont majoritairement versées au remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : — maintien des actifs; — amélioration des équipements et des infrastructures existants; — expansion du réseau.	
Type de remboursement	Paiement au service de la dette	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	**ACTIFS ADMISSIBLES**	**TAUX**
	Achat ou location de bus et minibus urbains neufs	50 %
	Véhicule de service pour l'exploitation du réseau des bus	50 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	75 %
	Terrain	75 %
	Garage, terminus et centre administratif	75 %
	Stationnement incitatif	75 %
	Voie réservée	75 %
	Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	75 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	75 %
	Abribus	75 %
	Support à vélos	75 %
	Développement du réseau du métro : voitures, équipements et infrastructures	100 %
	Développement du réseau de trains : voitures, équipements et infrastructures	100 %
	Maintien et amélioration des services : réseau du métro	75 %
	Maintien et amélioration des services : réseau de trains	75 %
	Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	75 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	75 %
	Prolongation de la durée de vie utile : minibus, bus et voitures de métro	Variable*

Le PAGTCP date des années 70; toutefois, c'est le décret 1420-93 du 6 octobre 1993 qui confirme son adoption. Il a ensuite été modifié par les décrets n^{os} 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 1299-98 du 7 octobre 1998, 988-98 du 21 juillet 1998, 426-99 du 14 avril 1999, 1152-2002 du 25 septembre 2002, 148-2007 du 14 février 2007, 982-2008 et 983-2008 du 8 octobre 2008 et finalement par le 1005-2013 du 25 septembre 2013.

** Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.*

ANNEXE D
PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2006-2010 (SOFIL 1)

Le programme de la SOFIL est en vigueur depuis le 1er janvier 2006. Mis en place par les deux paliers gouvernementaux, ce programme provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon une entente signée par les deux gouvernements, 411 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 93 millions de dollars provenant du gouvernement provincial ont été affectés au financement du transport en commun. Ces subventions versées au comptant de 2006 à 2010, sur la base de l'achalandage moyen de 2002 à 2005, font que la part de la STM a été établie à 365,7 millions de dollars. Le décret 115-2007, qui concerne la détermination des conditions pour le versement de l'aide financière de la SOFIL, précise que l'agglomération de Montréal doit augmenter sa contribution au transport en commun, par rapport à celle versée en 2005, en fournissant une portion correspondant à un montant de 67,1 millions de dollars.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	69,0 %
	Gouvernement provincial	15,5 %
	Agglomération de Montréal	15,5 %
		100,0 %
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**
	Bus et minibus urbains neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %
	Stationnement incitatif	100 %
	Voie réservée	100 %
	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)	100 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
	Abribus	100 %
	Support à vélos	100 %
	Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
	Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
	Prolongation de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro	Variable*
	Subvention à l'exploitation – coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets nos 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006 et 115-2007 du 14 février 2007.

** Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.*

ANNEXE D
PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2011-2014 (SOFIL 2)

Ce programme faisant suite au volet 1, a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 400,3 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 299,7 millions de dollars provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2011 à 2014, selon l'achalandage moyen des années 2006, 2007 et 2008. La part de la STM est établie à 498,8 millions de dollars, dont 287,3 millions de dollars comptant et 211,5 millions de dollars sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	48,5 %
	Gouvernement provincial	36,5 %
	Agglomération de Montréal	15,0 %
		100,0 %
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 et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2011 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	**ACTIFS ADMISSIBLES**	**TAUX**
	Bus et minibus neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	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)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %
	Stationnement incitatif	100 %
	Voie réservée	100 %
	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)	100 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
	Abribus	100 %
	Support à vélos	100 %
	Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
	Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
	Prolongation de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro	Variable*
	Système d'aide à l'exploitation	100 %
	Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets n^{os} 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011 et 297-2012 du 28 mars 2012.

** Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.*

ANNEXE D
PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE À L'AMÉLIORATION DES SERVICES EN TRANSPORT EN COMMUN (PAGASTC)

Découlant du *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*, le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun vise à soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de services. À compter de 2007, une somme de 100 millions de dollars par année, provenant du Fonds vert pour l'amélioration des services de transport en commun, a été prévue pour atteindre la cible d'une augmentation du niveau de service de 16 % par rapport à 2006 et ce, afin d'accroître de 8 % l'achalandage du transport collectif d'ici la fin 2012. Depuis l'instauration du programme, des modifications sont survenues en vue de le prolonger, de modifier les sommes disponibles pour un total net de 765,3 millions de dollars et de modifier les modalités de l'octroi des trois types de subvention.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Le programme dispose d'une somme d'environ 100 millions de dollars annuellement et comporte trois volets, soit : — l'amélioration des services; — l'acquisition des véhicules; — la promotion du transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2007 à 2013	
Admissibilité et % de subvention	**ACTIFS ADMISSIBLES**	**TAUX**
	Amélioration des services – coûts directs d'exploitation liés à l'augmentation nette de l'offre de service	50 %
	Acquisition de véhicules neufs ou location temporaire de véhicules requis pour l'augmentation de l'offre de service	50 %
	Activités de promotion du transport en commun	50 %

Programme adopté par le décret 153-2007 du 14 février 2007 et modifié par le décret 1358-2011 du 14 décembre 2011.

ANNEXE D
PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

Le Fonds Chantiers Canada de 8,8 milliards de dollars a été créé dans le cadre du plan Chantiers Canada de 2007. Ses deux composantes sont le volet Grandes infrastructures et le volet Collectivités. Le fond sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et à appuyer des projets qui contribuent aux trois objectifs nationaux suivants : une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités prospères.

Le financement est alloué à chaque province et territoire en fonction de sa population. Tous les projets financés dans le cadre du Fonds Chantiers Canada reposent sur le principe du partage des coûts. La contribution fédérale maximale pour un projet est de 50 %. De façon générale, les projets sont financés par la municipalité, le gouvernement fédéral et la province ou le territoire, chacun dans une proportion égale d'un tiers.

Le volet Grandes infrastructures (VGI) vise des projets stratégiques de plus grande envergure ayant une importance nationale et régionale. Dans le cadre du VGI, au moins les deux tiers du financement vont à des priorités nationales qui visent à améliorer la qualité de vie des Canadiens. Ces projets sont liés :

— à l'eau potable;
— à la gestion des eaux usées;
— aux transports en commun;
— au réseau routier national;
— à l'énergie verte.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral	
Définition du programme	Ce programme sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et à appuyer des projets qui contribuent à une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités prospères.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	2007 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	**ACTIFS ADMISSIBLES**	**TAUX**
	Acquisition, construction ou remise en bon état d'un bien corporel immobilisé	33 1/3 %
	Activités de communication	33 1/3 %
	Frais de planification (plans, arpentage, ingénierie, supervision des travaux d'architecture, essai et service de consultation en gestion)	Maximum 1 %
	Trottoirs, pistes cyclables et voies à usages multiples pour les piétons et les bicyclettes	33 1/3 %
	Examens techniques et environnementaux, coûts des activités correctives, et mesures d'atténuation et de suivi	33 1/3 %
	Coûts de l'affichage lié au projet, de l'éclairage, du marquage et du réajustement des services publics	33 1/3 %
	Coûts liés à la consultation auprès des autochtones	33 1/3 %
	Coûts d'élaboration et de mise en œuvre de techniques innovatrices pour la réalisation du projet	33 1/3 %
	Coûts de vérification et d'évaluation	33 1/3 %
	Projets de recherche et de diffusion du savoir, ainsi qu'études de planification et de faisabilité	Variable
	Autres coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre du projet qui sont approuvés avant d'être engagés	33 1/3 %

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CA	Conseil d'administration
CCU	Comité consultatif d'urbanisme
Comité GPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CSAPME	Comité de suivi des actifs, projets majeurs et environnement
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSST	Commission de la santé et de la sécurité du travail
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DS FIN	Directive sectorielle Finances
FCC	Fonds Chantiers Canada
GED	Gestion électronique de documents
GES	Gaz à effet de serre
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GPP	Gestion de portefeuille de projets
GR	Grande Révision
ICCA	Institut Canadien des Comptables Agréés
IPSAS	International Public Sector Accounting Standards Board
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NFPA-130	Norme 130 de la National Fire Protection Association
PAGAAEE	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PC	Politique corporative
PCGR	Principes comptables généralement reconnus
PEP-OPUS	Programme d'entretien de la solution OPUS
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PQI	Plan québécois des infrastructures
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PTI	Programme triennal des immobilisations
RDA	Réseau des autobus

R.E. / FIN.	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
RH	Ressources humaines
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégré
SAP PM	Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)
SCAD	Système de collecte automatique de données
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRLB	Système radio à large bande
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté
UQAM	Université du Québec à Montréal
VGI	Volet Grandes Infrastructures (du programme de subvention Fonds Chantiers Canada)
AMT	Agence métropolitaine de transport

Publié par
la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Finances et contrôle

Direction
Budget et investissements

800, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 9260
Montréal (Québec)
H5A 1J6

stm.info