

# PTI Programme triennal d'immobilisations

2016 • 2017 • 2018

MOUVEMENT  
COLLECTIF

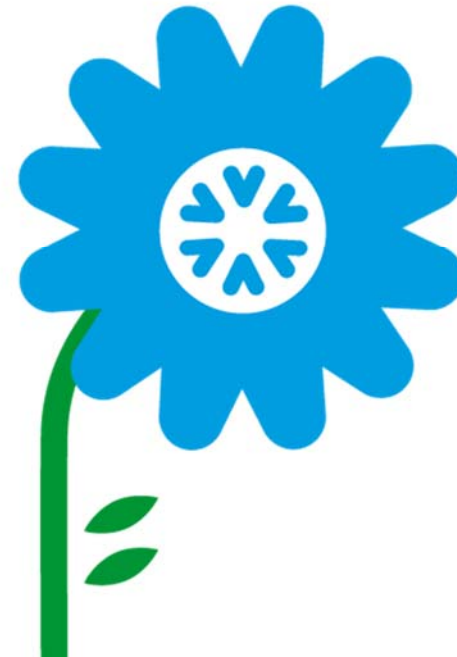


## REMERCIEMENTS

Au nom de la direction exécutive Planification, finances et contrôle, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du *Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018*, tout particulièrement les gestionnaires, ainsi que l'ensemble des employés de la direction Budget et investissements. Votre collaboration, votre enthousiasme, votre engagement et vos efforts soutenus nous permettent de présenter le *Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018*.



**Linda Lebrun, CPA, CA**  
Trésorière et directrice exécutive  
Planification, finances et contrôle



# PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2016-2017-2018

Le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal  
a approuvé le *Programme triennal d'immobilisations* pour  
les années 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal  
le 8 octobre 2015.

Préparé par la direction Budget et investissements, direction exécutive  
Planification, finances et contrôle

## MOT DES DIRIGEANTS

La vie d'une entreprise est constituée de cycles et la STM n'y fait pas exception. Les orientations contenues dans le *Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 (PTI)* marquent le début d'un nouveau cycle pour l'entreprise, dans lequel nous visons un meilleur équilibre entre l'amélioration de l'expérience client et l'augmentation de l'achalandage.

Pour augmenter la fiabilité, la ponctualité et l'accessibilité du service tout en améliorant l'information à la clientèle, la STM investit dans le maintien de ses actifs. Il s'agit d'un défi de taille puisque la Société a cumulé, au cours des décennies passées, un retard évalué à 4 G\$. Ainsi, 73 % des 2,8 G\$ de ce PTI seront investis dans nos installations et équipements au cours des trois prochaines années. La STM fait ainsi le choix de rénover ses installations, condition de base à une offre de service de qualité.

De 2016 à 2018, la STM investira plus de 1,1 G\$ pour acquérir les nouvelles voitures AZUR, ce qui permettra, à terme, d'augmenter la capacité du métro de Montréal de 8 %. La Société poursuivra également son programme de rénovation des stations de métro en y consacrant plus de 277 M\$, dont 36 M\$

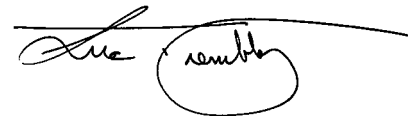


**Philippe Schnobb**  
Président du conseil d'administration

pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. La fiabilité du métro et de ses équipements fixes ne sera pas en reste avec des investissements de près de 415 M\$ consacrés aux phases III et IV du programme Réno-Systèmes. Pour le réseau de bus, le renouvellement du parc de bus est priorisé avec l'acquisition de 258 bus (254 M\$) à propulsion hybride.

En ayant toujours comme objectif premier d'améliorer l'expérience client, la STM prévoit faire passer ses mesures préférentielles pour bus (MPB) de 210 kilomètres à 375 kilomètres sur l'île de Montréal (43 M\$) pour le 375<sup>e</sup> anniversaire de Montréal en 2017. De plus, le déploiement du projet iBUS (155 M\$) se poursuivra en 2016, ce qui donnera aux clients l'information en temps réel et permettra d'accroître leur sécurité.

Grâce à l'appui indéfectible de nos partenaires, que sont l'agglomération de Montréal et le ministère des Transports du Québec, et de nos employés, nous amorçons ce nouveau cycle, confiants de pouvoir à la fois améliorer davantage l'expérience de nos clients et continuer à développer nos services.



**Luc Tremblay**  
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 capitalisables et non capitalisables. 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.

Les données pour les années 2015 et plus sont des prévisions. Finalement, les projets terminés en 2015 et avant sont exclus du présent document.

# TABLE DES MATIÈRES

|   |     |
|---|-----|
| PORTRAIT DE LA STM .....  | 5   |
| PLAN STRATÉGIQUE 2020 .....   | 11  |
| GESTION DES ACTIFS .....  | 14  |
| GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS .....                              | 18  |
| PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS ..... | 22  |
| SOMMAIRE – PROJETS .....  | 25  |
| IMPACT FINANCIER .....  | 35  |
| RÉSEAU DES BUS .....  | 42  |
| RÉSEAU DU MÉTRO .....   | 65  |
| SECTEUR ADMINISTRATIF .....   | 93  |
| ANNEXES .....   | 103 |
| INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS .....              | 126 |

# PORTRAIT DE LA STM

# MISSION

La STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et elle 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...

15<sup>e</sup> entreprise en importance au Québec

PTI 2016-2017-2018 **2,8 G\$**

Budget 2015 – Exploitation **1,4 G\$**

Valeur de remplacement des actifs **26 G\$**



### Réseau du métro

Le métro comporte quatre 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 78,5 millions de km en 2015.



### Réseau des bus

La STM possède un parc de 1 719 bus, dont 8 hybrides et 257 articulés, ainsi que 16 minibus pour les Navettes OR et le service urbain. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km<sup>2</sup>. Il compte 220 lignes, dont 209 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, environ 211 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant des voies réservées, permettent des déplacements plus rapides.



### Transport adapté

Le transport adapté avec son parc de 86 minibus offre un service de transport de porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Plus de 3,7 millions de déplacements sont effectués sur l'île de Montréal et en périphérie, à l'aide de ses minibus et des 14 fournisseurs de services de taxis ordinaires et accessibles.



# GOVERNANCE

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de la STM 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.

### Conseil d'administration

|  |   |
|--|---|
|  <p><b>Philippe Schnobb</b><br/>Président du conseil d'administration<br/>Représentant des clients du transport collectif</p> |  <p><b>Marvin Rotrand</b><br/>Vice-président du conseil d'administration<br/>Conseiller de la Ville de Montréal -<br/>Arrondissement de Côte-des-Neiges/<br/>Notre-Dame-de-Grâce</p> |
|  <p><b>Francesco Miele</b><br/>Conseiller de la Ville de Montréal -<br/>Arrondissement de Saint-Laurent</p>                   |  <p><b>Jean-François Parenteau</b><br/>Maire de l'arrondissement de Verdun</p>   |
|  <p><b>Edward Janiszewski</b><br/>Maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux</p>   |  <p><b>Nathalie Pierre-Antoine</b><br/>Conseillère d'arrondissement<br/>Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles</p>  |
|  <p><b>Pierre Gagnier</b><br/>Maire de l'arrondissement<br/>Ahuntsic-Cartierville</p>                                       |  <p><b>Marie Plourde</b><br/>Conseillère d'arrondissement<br/>Plateau Mont-Royal</p>   |
|  <p><b>Marie Turcotte</b><br/>Représentante des clients<br/>du transport adapté</p>   |  <p><b>Claudia Lacroix Perron</b><br/>Représentante des clients du transport<br/>collectif (membre âgée de moins de 35 ans)</p>  |

# LES COMITÉS ET LEUR RÔLE

## LES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 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 se consacre à un domaine d'intervention spécifique. Ceux-ci ont pour la plupart été créés dans le cadre d'une démarche de révision des règles de gouvernance entre 2006 et 2008.

Les comités 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.

### 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 ainsi que de ses relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il formule au conseil les recommandations appropriées. Un sous-comité a été formé pour traiter plus spécifiquement la question de l'accessibilité universelle.

### 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 formuler 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 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 formuler 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'adjoit 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 les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer la représentativité des communautés ethnoculturelles, des minorités visibles et des personnes en situation de handicap 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 de 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. La STM a un vérificateur général depuis 1982.

### 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 formuler au conseil les recommandations appropriées.

Il examine et approuve les règles de gouvernance et 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 « Développement durable » et du *Plan de développement durable* annuel.

### Comité de 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 (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et technologies de l'information), la réalisation des projets majeurs ainsi que la gestion des biens patrimoniaux, de l'architecture et des arts. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

# COMITÉ DE DIRECTION

## Comité de direction



Luc Tremblay  
Directeur général



Sylvie Tremblay  
Secrétaire générale et  
directrice exécutive  
Affaires juridiques



Renée Amilcar  
Directrice exécutive  
Bus



Linda Lebrun  
Trésorière et directrice exécutive  
Planification, finances et contrôle



Michel Lafrance  
Directeur exécutif  
Expérience client et  
activités commerciales



François Chamberland  
Directeur exécutif  
Ingénierie, infrastructures et  
projets majeurs



André Poisson  
Directeur exécutif  
Métro



Alain Brière  
Directeur exécutif  
Ressources humaines et  
services partagés

SEPTEMBRE 2015

# 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 10 ans pour tous les modes de transport, équipements et infrastructures. Tel qu'exigé par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, la STM procède actuellement à la révision de son *Plan stratégique* sur l'horizon 2016-2025.

Ce plan dégage les grandes orientations de développement de la STM. Le plan s'appuie également sur diverses assises, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

## 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. »

Avec 417,2 millions de déplacements en 2014, la STM a dépassé les 400,9 millions de déplacements prévus au *Plan stratégique 2020*.

# PRIORITÉS ET STRATÉGIES

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

| PRIORITÉS  |   |  |   |  |  |
|--|---|--|---|--|--|
| <b>1</b>   | <b>2</b>  | <b>3</b>   | <b>4</b>  | <b>5</b>   | <b>6</b>   |
| DÉVELOPPER LES SERVICES  | AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA MISE EN MARCHÉ  | ATTIRER, DÉVELOPPER ET MOBILISER LES TALENTS   | OPTIMISER LA GESTION DES INVESTISSEMENTS  | AMÉLIORER D'AVANTAGE LA PERFORMANCE  | FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE L'ÉLÉMENT CENTRAL DE TOUTES LES DÉCISIONS   |
| STRATÉGIES   |   |  |   |  |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rénover, prolonger le réseau de métro et augmenter l'offre de service</li> <li>2. Améliorer l'offre de service tout en diversifiant le réseau de bus</li> <li>3. Mettre en service la première ligne de tramway</li> <li>4. Collaborer à la mise en place de tout projet de transport collectif sur le territoire de l'Île de Montréal</li> <li>5. Renforcer l'offre de service en transport adapté</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Développer l'image de marque <i>Mieux respirer</i></li> <li>7. Implanter un programme sur la qualité de service</li> <li>8. Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service</li> <li>9. Améliorer la qualité de l'information à la clientèle</li> <li>10. Offrir un environnement sécuritaire, convivial et agréable</li> <li>11. Appliquer les mesures d'accessibilité universelle</li> <li>12. Diversifier l'offre tarifaire</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>13. Déployer des moyens novateurs pour recruter du personnel et développer leurs compétences</li> <li>14. Poursuivre l'effort de mobilisation des employés et des gestionnaires</li> <li>15. Poursuivre la dynamique collaborative des relations de travail</li> <li>16. Contribuer à créer un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>17. Générer de la valeur ajoutée lors du renouvellement des actifs</li> <li>18. Optimiser la gestion du portefeuille de projets et améliorer la réalisation des projets</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>19. Augmenter et diversifier les revenus</li> <li>20. Exercer un contrôle rigoureux des dépenses</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>21. Participer à l'effort gouvernemental d'électrification des transports</li> <li>22. Réduire l'empreinte écologique de l'entreprise</li> <li>23. Promouvoir le développement durable</li> </ol> |

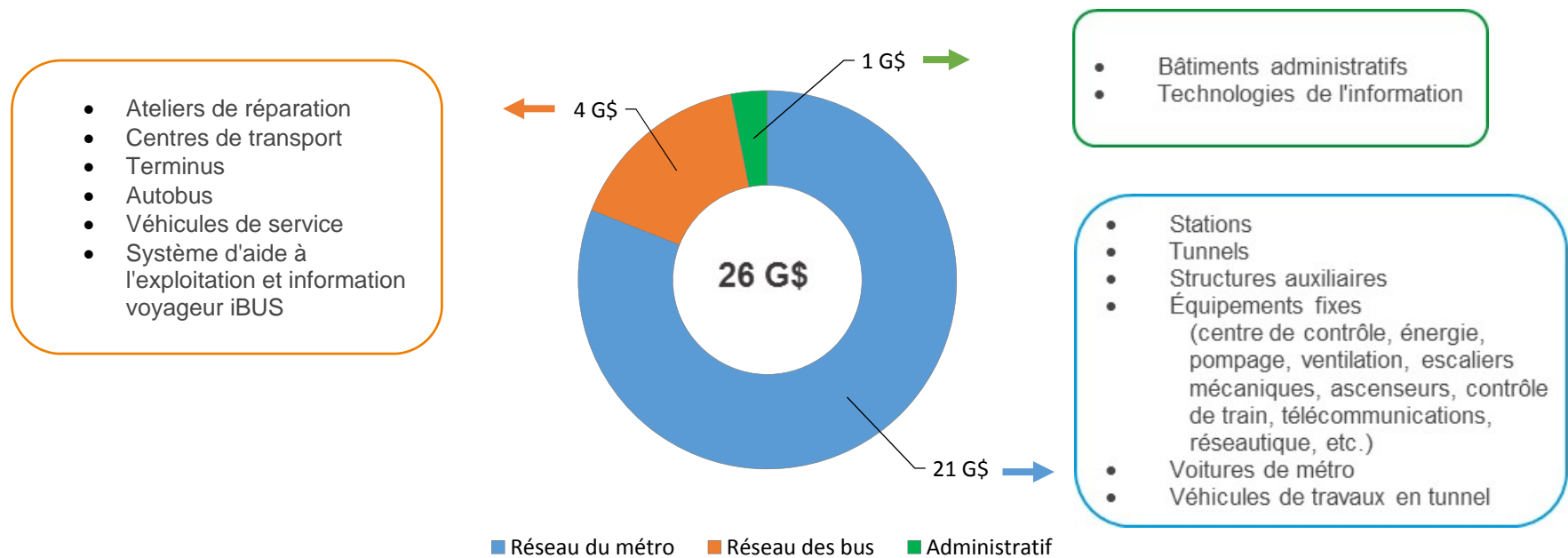
# GESTION DES ACTIFS



## VALEUR DES ACTIFS

Après un travail structuré et rigoureux, la valeur de remplacement de ses actifs a été estimée à 26 milliards de dollars. Cette valeur correspond à la valeur à neuf de remplacement ou de reconstruction à l'identique des actifs de la STM en tenant compte des normes et critères de conception d'aujourd'hui et en incluant les taxes et les frais financiers. Une telle valeur – 26 G\$ – souligne toutefois aussi l'ampleur des investissements nécessaires afin de maintenir le parc d'actifs en bon état.

La valeur des actifs de la STM se répartit comme suit :



Notons que le montant de la valeur des actifs sera révisé aux trois ans afin de tenir compte de l'inflation ainsi que de l'acquisition et de la disposition d'actifs.

En 2013, le gouvernement du Québec a adopté la *Loi sur les infrastructures publiques* qui établissait « des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics en infrastructures de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques<sup>1</sup> ». Bien que la STM n'y soit pas assujettie, nous nous sommes inspirés de cette loi et du *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*<sup>2</sup> pour rédiger la définition de déficit de maintien d'actifs pour la STM.

### Définition

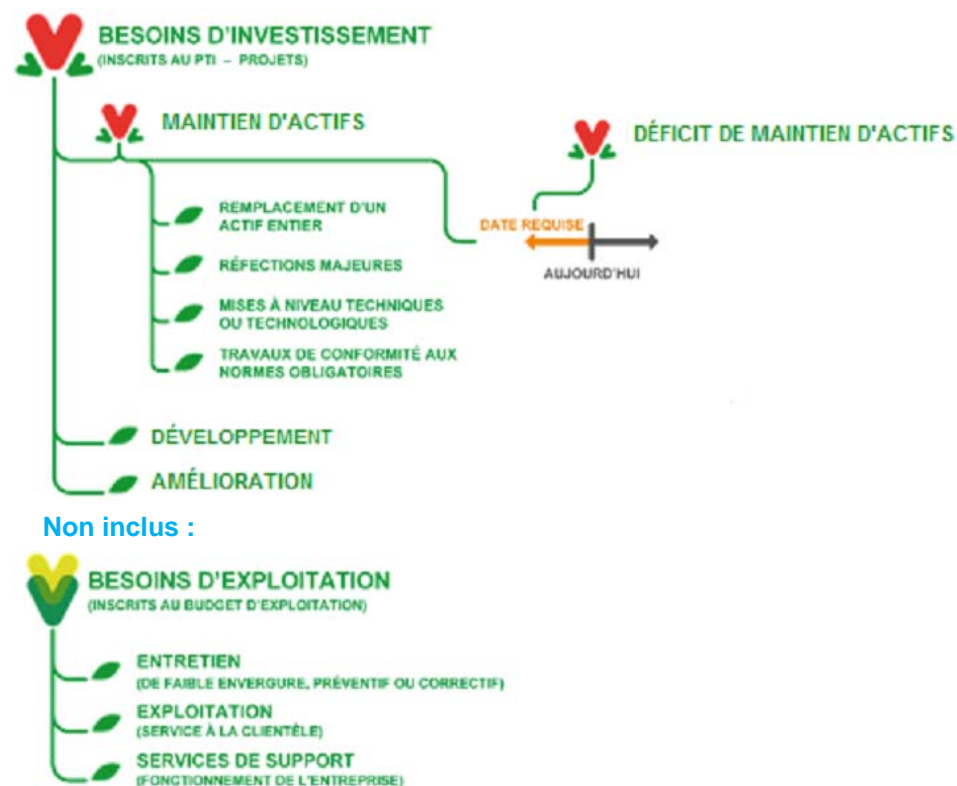
« Coût des travaux qui visent à rétablir l'état physique des actifs afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes, de poursuivre leur utilisation aux fins auxquelles ils sont destinés, de réduire leur probabilité de défaillance ou de contrer leur vétusté physique. »

Les actifs inclus ont atteint un seuil de performance insuffisant ou posent un niveau de risque important.

Il s'avère nécessaire de résorber le déficit de maintien d'actifs pour que la STM puisse poursuivre sa mission en assurant des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables.

Le *Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018* consacre plus de 75 % des investissements au maintien d'actifs en vue de réduire le déficit de maintien d'actifs et de continuer ainsi à offrir un service à la hauteur des attentes de nos clients.

Le diagramme suivant distingue ce qui est inclus au déficit de maintien d'actifs et ce qui n'en fait pas partie.



### Non inclus :

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec. *Loi sur les infrastructures publiques*, RLRQ, c. I-8.3.

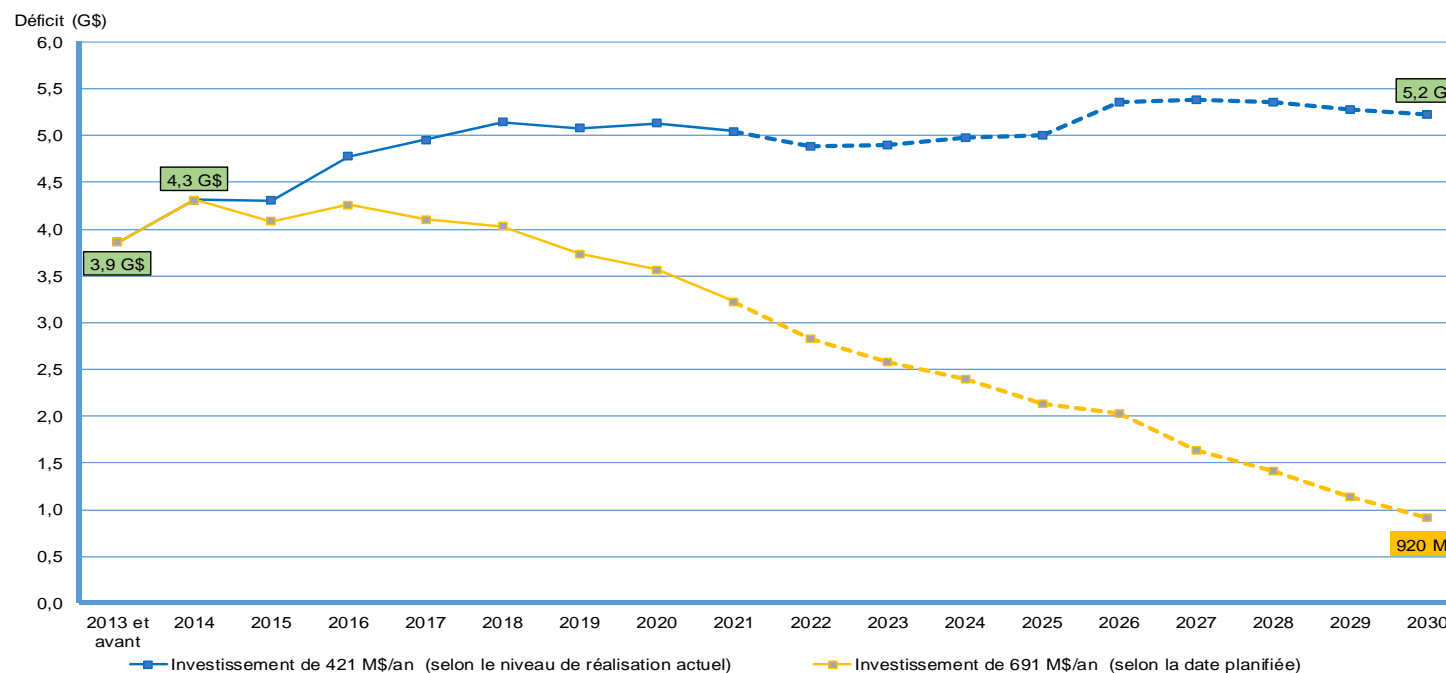
<sup>2</sup> Gouvernement du Québec, Secrétariat du Conseil du trésor (2014). *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*.

## Évolution du déficit de maintien d'actifs

La STM met actuellement en place des indicateurs de gestion d'actifs afin d'optimiser le portefeuille de projets et de soutenir la réalisation du *Plan stratégique 2020*. En ce sens, l'évolution du déficit de maintien d'actifs permet de mesurer les résultats des efforts consentis pour assurer la pérennité de notre parc d'actifs.

Le déficit de maintien d'actifs est passé de 3,9 G\$ à 4,3 G\$ entre 2013 et 2014, principalement en raison des différents enjeux qui contribuent à une augmentation des délais de réalisation des différents projets, notamment les centres de transport.

Les scénarios d'investissements proposés permettent d'évaluer le déficit probable de maintien d'actifs pour les années à venir. Il appert qu'investir à un rythme moyen d'environ 400 M\$ par an en maintien d'actifs ne serait pas suffisant pour réduire le déficit de maintien d'actifs en 2030, puisqu'il serait alors porté à 5,2 G\$. En investissant plutôt près de 700 M\$ par an en moyenne, le déficit de maintien d'actifs pourrait être ramené sous la barre du milliard de dollars en 2030, à 0,9 G\$. Grâce à l'amélioration de la connaissance des actifs et à l'optimisation des interventions de maintien d'actifs, nous serons en mesure d'investir efficacement pour réduire durablement le déficit de maintien d'actifs.



# **GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS**

## MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

La gestion de portefeuille de projets a été créée à la STM dans le but de faciliter la réalisation du *Plan stratégique* en fonction des ressources disponibles.

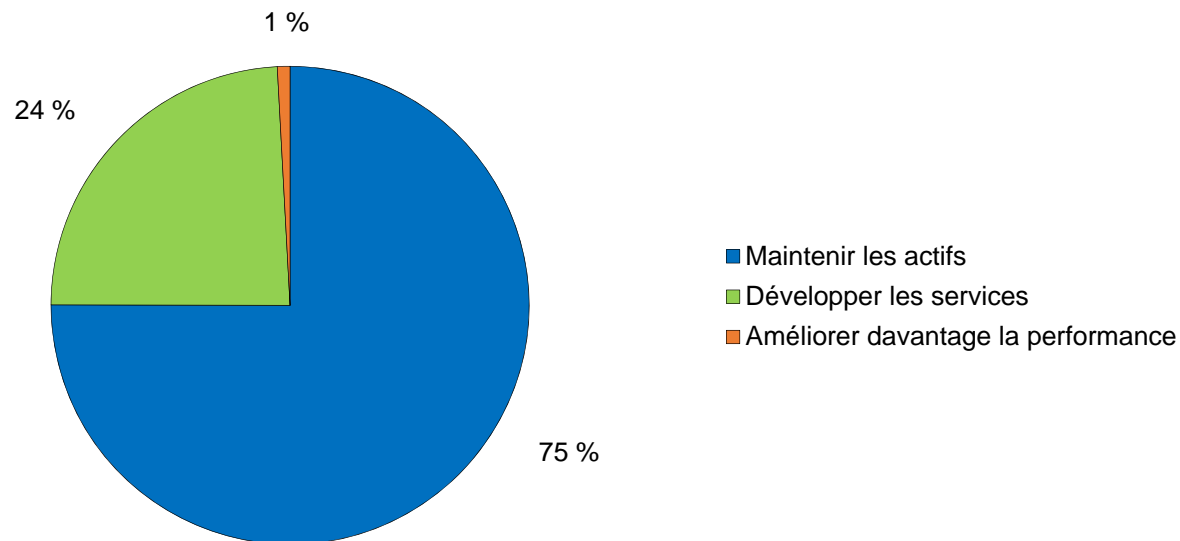
En matière de gestion de portefeuille de projets, les principes suivants doivent s'appliquer :

- Les catégories du portefeuille de projets sont définies en fonction des priorités établies au *Plan stratégique*;

- Les objectifs d'investissements du portefeuille sont établis par le *Plan stratégique*;
- Les investissements requis pour la réalisation d'un projet respectent les cibles établies relativement au service de dette;
- Pour être inclus dans le portefeuille de projets, un projet doit générer des bénéfices en lien avec le *Plan stratégique* ou permettre à la STM de se conformer à une loi ou à un règlement. Il doit aussi avoir considéré les enjeux liés au développement durable et à l'accessibilité universelle.

Le portefeuille de projets de la STM se compose de projets autorisés et actifs totalisant 5,0 milliards de dollars et de 1,2 milliard d'investissements prévus pour les projets à l'étude.

## RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



## GOVERNANCE ET PROCESSUS

La gouvernance du portefeuille de projets de la STM est encadrée par le comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP), composé de membres de la direction.

Les règles établies dans le cadre du processus de gestion de portefeuille sont les suivantes :

- Tout projet du portefeuille doit être sous la responsabilité d'un gestionnaire de niveau directeur ou plus (Promoteur);
- Une charte de projet dûment signée doit être déposée au CGPP;
- Chaque projet doit être intégré dans la catégorie à laquelle il contribue le plus;
- Tout projet doit satisfaire les modalités définies par le CGPP pour assurer son passage d'une phase à l'autre du cycle de vie du projet;
- Tout projet inscrit dans le portefeuille doit être réalisé en fonction du budget autorisé et livrer les bénéfices dans les délais prévus. Tout promoteur qui ne prévoit pas atteindre cet objectif doit présenter une demande de modification de projet au CGPP.

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 ou à la non-réalisation des projets;
- Réalisation des bénéfices et création de valeur ajoutée.

## LES BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

Les bénéfices sous forme d'indicateurs que nous avons répertoriés pour certains projets déjà autorisés sont présentés par secteurs, soit trois secteurs d'affaires (Métro, Bus et Transport adapté) et un secteur administratif. La

contribution des projets du portefeuille à ces indicateurs est exprimée sous forme de mesure prise avant la réalisation du projet et d'une cible à atteindre au moment où les livrables sont transférés et intégrés aux opérations de façon à livrer les bénéfices attendus.

Ainsi, les indicateurs qui ont été identifiés pour en faire le suivi sont :

Pour le secteur Métro :

- Le taux d'immobiles;
- La distance moyenne avant un bris (MDBF);
- Les coûts d'exploitation;
- La capacité de charge;
- L'émission des gaz à effet de serre (GES);
- L'indice de condition du parc d'équipements fixes.

Pour le secteur Bus :

- Le taux de ponctualité;
- Le temps de déplacement;
- Le nombre de bus;
- Les coûts d'exploitation;
- L'émission des gaz à effet de serre (GES).

Pour le secteur Transport adapté :

- Les coûts d'exploitation;
- Le taux d'immobiles;
- Le nombre de sorties en période de pointe.

Pour le secteur administratif :

- Les coûts d'exploitation;
- Les coûts d'entretien TI;
- Le taux de disponibilité des systèmes TI.

## 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)  | 2015<br>et avant | 2016           | 2017             | 2018           | 2019           | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet  | %            | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|---|------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|--------------|------------------------|--------------------------|
| <b>Maintien</b>   |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |              |                        |                          |
| Acquisition des voitures de métro AZUR                                      | 531 858          | 208 496        | 528 625          | 142 387        | 0              | 0              | 0                | 1 411 365        |              | 879 507                | 879 507                  |
| Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR | 153 934          | 19 709         | 27 288           | 12 861         | 3 985          | 42 550         | 0                | 260 328          |              | 59 859                 | 106 394                  |
| Réno-Systèmes - phase III   | 250 624          | 108 942        | 73 416           | 48 882         | 18 135         | 0              | 0                | 500 000          |              | 231 240                | 249 376                  |
| Réno-Systèmes - phase IV  | 2 037            | 11 691         | 64 640           | 107 349        | 136 693        | 113 724        | 146 358          | 582 491          |              | 183 680                | 434 096                  |
| Réno-Infrastructures - phase I  | 135 980          | 40 000         | 30 000           | 35 577         | 0              | 0              | 0                | 241 557          |              | 105 577                | 105 577                  |
| Réno-Infrastructures - phase II   | 0                | 2 510          | 20 100           | 60 267         | 80 537         | 80 537         | 58 050           | 302 000          |              | 82 877                 | 243 950                  |
| Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I                            | 50 800           | 15 653         | 18 530           | 2 000          | 0              | 0              | 0                | 86 982           |              | 36 182                 | 36 182                   |
| Remplacement de bus   | 1 434            | 8 361          | 63 462           | 117 110        | 214            | 205            | 0                | 190 786          |              | 188 933                | 189 352                  |
| Reconstruction du complexe Crémazie   | 16 657           | 31 893         | 66 473           | 35 431         | 42 209         | 94             | 0                | 192 758          |              | 133 798                | 176 101                  |
| Autres projets  | 78 051           | 39 046         | 58 089           | 26 269         | 9 467          | 2 084          | 0                | 213 006          |              | 123 404                | 134 955                  |
| <b>Sous-total</b>   | <b>1 221 376</b> | <b>486 301</b> | <b>950 624</b>   | <b>588 133</b> | <b>291 239</b> | <b>239 193</b> | <b>204 408</b>   | <b>3 981 273</b> | <b>75 %</b>  | <b>2 025 057</b>       | <b>2 555 489</b>         |
| <b>Développement</b>  |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |              |                        |                          |
| Acquisition des voitures de métro AZUR (développement)                      | 0                | 0              | 0                | 238 491        | 18 009         | 263 476        | 0                | 519 977          |              | 238 491                | 519 977                  |
| Garage Côte-Vertu   | 18 244           | 52 101         | 132 852          | 95 179         | 51 782         | 0              | 0                | 350 158          |              | 280 131                | 331 913                  |
| Programme de mesures préférentielles pour bus                               | 20 334           | 11 448         | 12 485           | 18 521         | 12 494         | 11 436         | 0                | 86 719           |              | 42 455                 | 66 385                   |
| Agrandissement de la station Vendôme - phases I et II                       | 4 537            | 8 207          | 19 330           | 25 657         | 9 715          | 0              | 0                | 67 446           |              | 53 194                 | 62 909                   |
| Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS                | 87 956           | 32 882         | 25 479           | 8 711          | 0              | 0              | 0                | 155 028          |              | 67 072                 | 67 072                   |
| Acquisition de bus  | 6 354            | 23 189         | 23 831           | 18 209         | 0              | 0              | 0                | 71 583           |              | 65 229                 | 65 229                   |
| Autres projets  | 13 354           | 10 201         | 1 958            | 1 570          | 1 485          | 0              | 0                | 28 567           |              | 13 729                 | 15 213                   |
| <b>Sous-total</b>   | <b>150 780</b>   | <b>138 028</b> | <b>215 935</b>   | <b>406 337</b> | <b>93 485</b>  | <b>274 912</b> | <b>0</b>         | <b>1 279 477</b> | <b>24 %</b>  | <b>760 300</b>         | <b>1 128 697</b>         |
| <b>Performance</b>  |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |              |                        |                          |
| Divers Projets  | 18 326           | 14 897         | 8 554            | 3 777          | 0              | 0              | 0                | 45 554           |              | 27 228                 | 27 228                   |
| <b>Sous-total</b>   | <b>18 326</b>    | <b>14 897</b>  | <b>8 554</b>     | <b>3 777</b>   | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>45 554</b>    | <b>1 %</b>   | <b>27 228</b>          | <b>27 228</b>            |
| <b>TOTAL</b>  | <b>1 390 481</b> | <b>639 226</b> | <b>1 175 114</b> | <b>998 246</b> | <b>384 723</b> | <b>514 106</b> | <b>204 408</b>   | <b>5 306 305</b> | <b>100 %</b> | <b>2 812 586</b>       | <b>3 711 415</b>         |

**PROCESSUS  
D'ÉLABORATION  
DU PROGRAMME  
TRIENNAL  
D'IMMOBILISATIONS**



## VOLET STRATÉGIQUE ET PLANIFICATION

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 *Plan stratégique* de la STM guide l'élaboration du PTI. Avec ces orientations, la Société est en mesure de déterminer ses besoins en investissements, et ce, pour les 10 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.

| PLAN STRATÉGIQUE 2020   | ÉTABLISSEMENT DES BESOINS EN IMMOBILISATIONS DE LA STM POUR LES 10 PROCHAINES ANNÉES   | COMITÉ GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS (COMITÉ GPP)  | PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS DE LA STM   | PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES (PQI) DU MTQ  |
|---|--|---|--|--|
| <p><i>Plan stratégique</i> dans lequel on retrouve les priorités de l'entreprise soutenues par diverses stratégies qui se déclinent à leur tour en actions.</p> | <p>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 <i>Plan stratégique</i>.</p> | <p>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.</p> | <p>Chaque année, la STM a l'obligation de produire son PTI et de le soumettre aux différentes instances politiques pour approbation.</p> | <p>Chaque année, la STM a l'obligation de soumettre des projets de son PTI au MTQ.</p> |

## VOLET OPÉRATIONNEL ET ADOPTION

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 Montréal doit lui aussi procéder à son approbation. Ces approbations se déroulent au cours de l'automne.

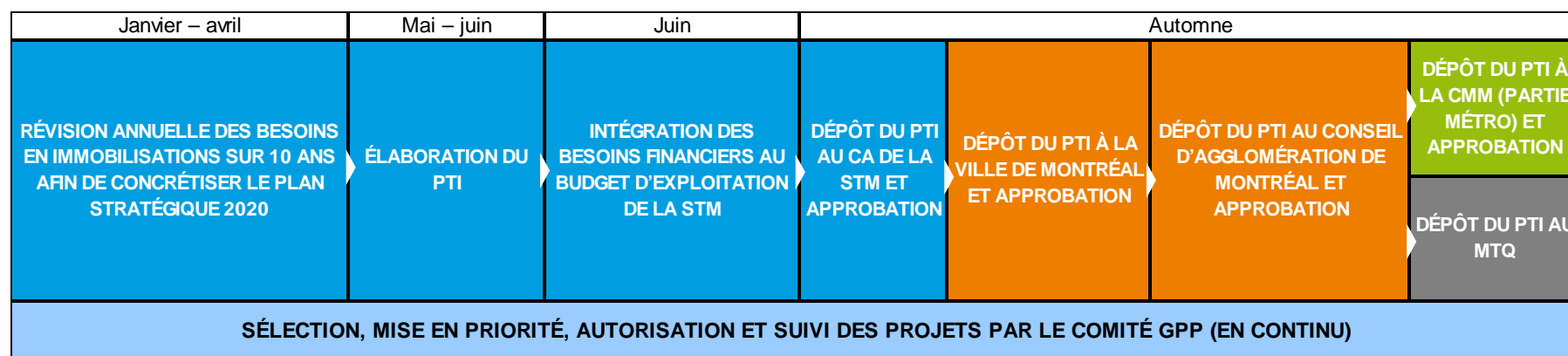
Ensuite, pour les projets qui concernent le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation supplémentaire auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette étape se déroule vers le mois de novembre de chaque année.

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 PTI 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 mise en priorité. 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 PTI de la STM.



# SOMMAIRE – PROJETS

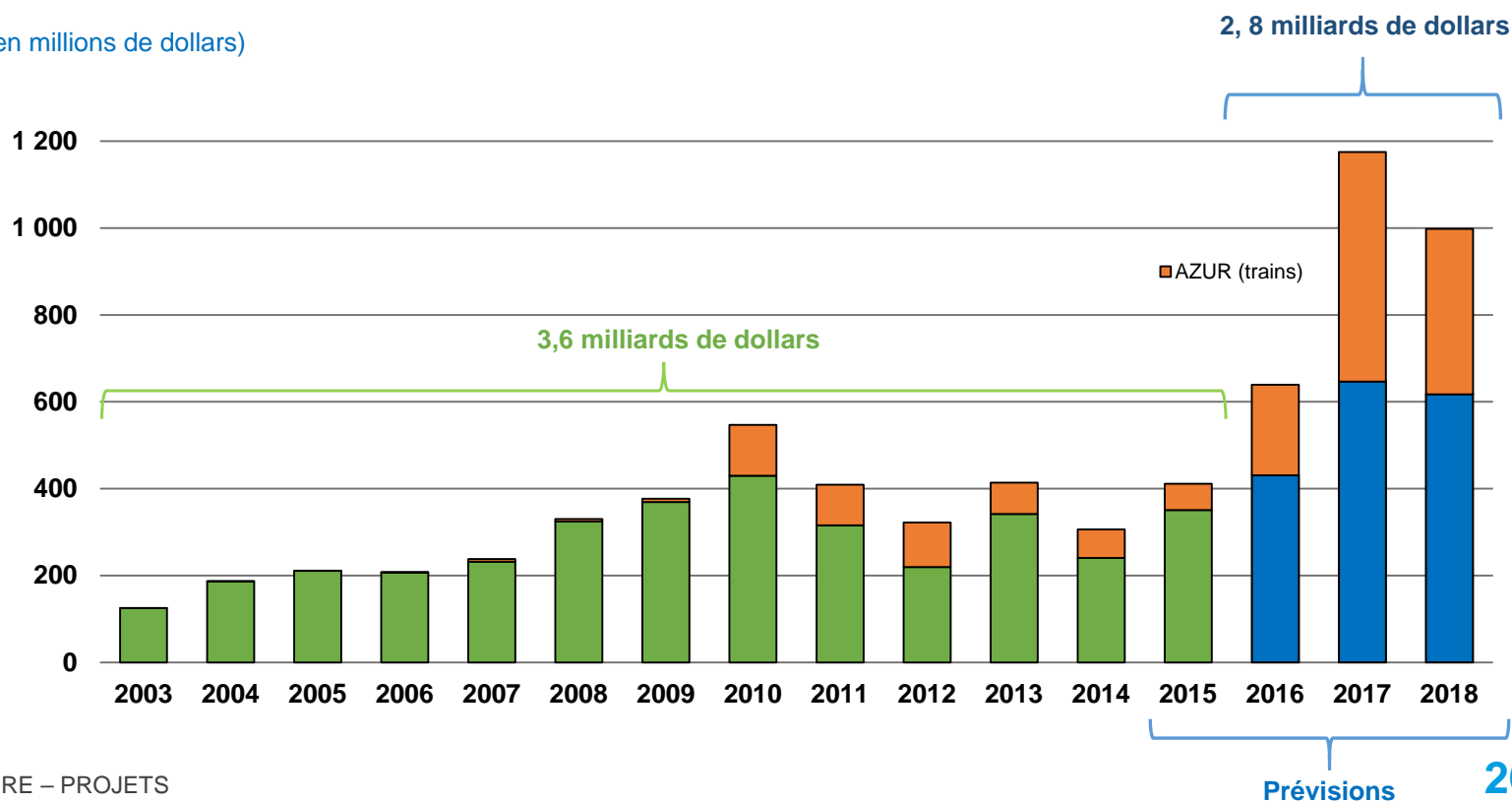
## APPROCHE GLOBALE

De 2006 à 2015, soit sur une période de 10 ans, la Société aura investi 3,6 milliards de dollars en immobilisations. Un montant de 2,8 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 leur remplacement, et ce, dans un but de s'assurer de maintenir des équipements et des infrastructures fiables afin de préserver la livraison du service. La majorité des investissements toucheront le réseau du métro, dont une partie a été inaugurée en 1966. Pour ce faire, cinq 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 et de l'atelier. La hausse importante indiquée à partir de 2016 dans le graphique ci-dessous s'explique d'ailleurs par la réception des nouvelles voitures AZUR.

Le *Plan stratégique 2020*, actuellement en révision, prévoit des investissements de 11,5 milliards de dollars. La Société compte consacrer, au cours des trois prochaines années, 76 % de ses investissements au maintien de ses actifs et à l'amélioration de la performance et 24 % à son développement.

(en millions de dollars)



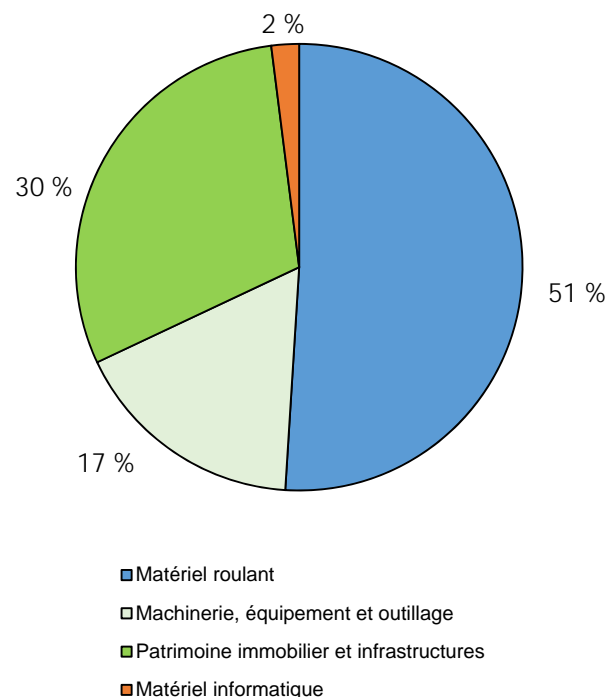
Dans ce PTI, la STM planifie 51 % de ses investissements dans le remplacement de matériel roulant (bus et métro), soit environ 1,4 milliard de dollars. L'acquisition des nouvelles voitures AZUR, dont les coûts sont estimés à 1,1 milliard de dollars pour ces trois années, représente l'élément majeur de cette catégorie d'immobilisations. Une somme de plus de 262 millions de dollars servira à l'acquisition de 258 bus à propulsion hybride diesel-électrique.

La STM investira aussi 494 millions de dollars, soit 17 % des dépenses totales de ce PTI, pour de la machinerie, des équipements fixes du métro ainsi que pour de l'outillage. De ce montant, plus de 84 % (453 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 iBUS, un système intelligent de gestion du parc bus et de l'information clientèle en temps réel qui améliorera à la fois la gestion de l'exploitation de service et l'expérience client de transport avec la STM.

Finalement, côté patrimoine immobilier et infrastructures, ce sera 840 millions de dollars qui y seront consacrés, le tout représentant 30 % 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 189 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 plus de 31 millions de dollars pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Au Réseau des bus, plus de 137 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 d'augmenter la part modale

du transport collectif. Cet investissement d'environ 43 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 à la STM 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;

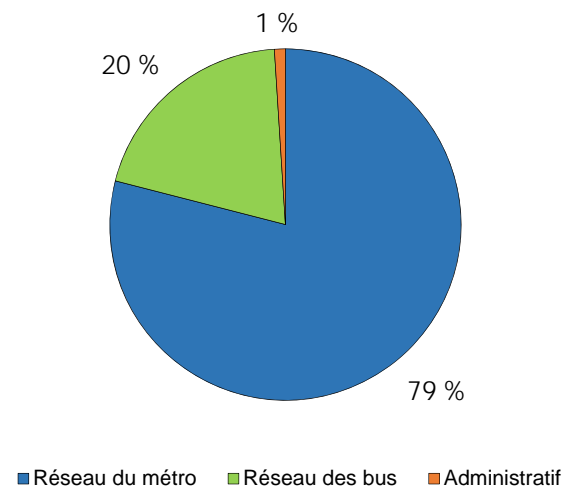
► **le secteur Administratif** qui inclut des projets de chacune des catégories d'immobilisations qui ne peuvent être identifiés spécifiquement au Réseau des bus ou au Réseau du métro.

De 2016 à 2018, de plus de 563 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'aide à l'exploitation et d'information voyageur (iBUS), ainsi que les projets de maintien et de reconstruction du Complexe Crémazie. Ces quatre projets représentent près de 90 % des investissements totaux de ce secteur. Ces projets visent à assurer la livraison du service et améliorer l'expérience client.

Les investissements au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant d'environ 2,2 milliards de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client. Les principaux projets sont l'acquisition de voitures de métro, y compris la modification des ateliers et des équipements, Réno-Systèmes (phases III et IV), le projet Garage Côte-Vertu, Réno-Infrastructures métro (phases I et II), la réfection de la station Berri-UQAM et le projet d'agrandissement à la station Vendôme. Ces projets majeurs représentent près de 97 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Finalement, près de 34 millions de dollars seront investis dans les projets du secteur Administratif. Toujours soucieuse d'améliorer sa performance, la STM compte investir cette somme principalement dans le renouvellement de ses équipements informatiques, dont le projet Plan de maintien de la solution OPUS. Ce dernier vise à assurer la pérennité du système actuel de vente et perception des titres de transport. 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

| <i>(en milliers de dollars)</i>          | 2015<br>et avant | 2016           | 2017             | 2018           | 2019           | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet  | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|--|------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>RÉSEAU DES BUS</b>                    |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| Machinerie, équipement et outillage      | 109 225          | 37 103         | 28 925           | 8 711          | 0              | 0              | 0                | 183 963          | 74 739                 | 74 739                   |
| Matériel informatique                    | 9 320            | 9 897          | 8 554            | 3 777          | 0              | 0              | 0                | 31 548           | 22 228                 | 22 228                   |
| Matériel roulant                         | 26 734           | 48 170         | 91 861           | 139 488        | 4 491          | 205            | 0                | 310 949          | 279 519                | 284 215                  |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | 44 163           | 45 915         | 84 545           | 56 252         | 55 246         | 11 530         | 0                | 297 652          | 186 712                | 253 488                  |
| <b>Sous-total</b>                        | <b>189 442</b>   | <b>141 085</b> | <b>213 886</b>   | <b>208 226</b> | <b>59 737</b>  | <b>11 736</b>  | <b>0</b>         | <b>824 112</b>   | <b>563 197</b>         | <b>634 670</b>           |
| <b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>                   |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| Machinerie, équipement et outillage      | 260 584          | 124 916        | 138 057          | 156 230        | 154 828        | 113 724        | 146 358          | 1 094 697        | 419 203                | 687 754                  |
| Matériel roulant                         | 540 127          | 213 069        | 549 396          | 380 878        | 18 009         | 263 476        | 0                | 1 964 956        | 1 143 343              | 1 424 829                |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | 381 521          | 145 399        | 261 469          | 246 168        | 146 050        | 123 087        | 58 050           | 1 361 743        | 653 035                | 922 172                  |
| <b>Sous-total</b>                        | <b>1 182 232</b> | <b>483 383</b> | <b>948 922</b>   | <b>783 276</b> | <b>318 888</b> | <b>500 286</b> | <b>204 408</b>   | <b>4 421 396</b> | <b>2 215 581</b>       | <b>3 034 755</b>         |
| <b>ADMINISTRATIF</b>                     |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| Machinerie, équipement et outillage      | 4 161            | 511            | 0                | 0              | 0              | 0              | 0                | 4 672            | 511                    | 511                      |
| Matériel informatique                    | 14 646           | 14 247         | 12 305           | 6 744          | 6 099          | 2 084          | 0                | 56 125           | 33 296                 | 41 479                   |
| <b>Sous-total</b>                        | <b>18 807</b>    | <b>14 758</b>  | <b>12 305</b>    | <b>6 744</b>   | <b>6 099</b>   | <b>2 084</b>   | <b>0</b>         | <b>60 797</b>    | <b>33 807</b>          | <b>41 990</b>            |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>1 390 481</b> | <b>639 226</b> | <b>1 175 114</b> | <b>998 246</b> | <b>384 723</b> | <b>514 106</b> | <b>204 408</b>   | <b>5 306 305</b> | <b>2 812 586</b>       | <b>3 711 415</b>         |
| <b>TOUS LES SECTEURS</b>                 |                  |                |                  |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| Machinerie, équipement et outillage      | 373 970          | 162 530        | 166 982          | 164 941        | 154 828        | 113 724        | 146 358          | 1 283 332        | 494 452                | 763 004                  |
| Matériel informatique                    | 23 965           | 24 144         | 20 860           | 10 520         | 6 099          | 2 084          | 0                | 87 672           | 55 524                 | 63 707                   |
| Matériel roulant                         | 566 861          | 261 238        | 641 258          | 520 365        | 22 501         | 263 682        | 0                | 2 275 905        | 1 422 862              | 1 709 044                |
| Patrimoine immobilier et infrastructures | 425 684          | 191 314        | 346 014          | 302 419        | 201 296        | 134 617        | 58 050           | 1 659 395        | 839 747                | 1 175 660                |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>1 390 481</b> | <b>639 226</b> | <b>1 175 114</b> | <b>998 246</b> | <b>384 723</b> | <b>514 106</b> | <b>204 408</b>   | <b>5 306 305</b> | <b>2 812 586</b>       | <b>3 711 415</b>         |

## INVESTISSEMENTS MAJEURS

Les investissements prévus au présent PTI se répartissent parmi 43 projets. Toutefois, 17 projets de grande envergure totalisent 97 % des investissements. Ceux-ci sont essentiels à la poursuite des activités de la STM et sont les assises de son *Plan stratégique*. Les prochaines pages présentent une brève description de ces projets et leurs bénéfices. Pour plus de détails, des fiches décrivant chacun des projets autorisés sont présentées dans les différentes sections Réseau des bus, Réseau du métro et Administratif.

### 1. 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-Systèmes – phase III et IV

Ces deux phases du programme visent 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 voie, 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.

Les travaux de la phase III seront terminés en 2019 et les travaux de la phase IV seront entrepris en 2015.

#### Réno-Infrastructures – phases I et II

Le programme Réno-Infrastructures vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements en les utilisant comme levier pour améliorer l'expérience client ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Les travaux de la phase I seront terminés en 2018. Les travaux de la phase II seront réalisés durant la période 2016-2022.

## BÉNÉFICES

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

### 2. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO

#### Garage Côte-Vertu

Comme prévu dans les plans de développement du Réseau du métro, le projet consiste à ajouter 10 positions de garage supplémentaires pour garer les trains, basé sur l'augmentation naturelle de l'achalandage de la ligne 2 sur un horizon allant jusqu'à 2036.

## BÉNÉFICES

Ce projet permettra de garer le nombre de trains requis pour soutenir l'augmentation de l'offre de service en vue de répondre à l'accroissement prévu de l'achalandage.

#### Station Berri-UQAM : réfection majeure

La station Berri-UQAM touche cinq lignes, ce qui en fait la plus grande station à Montréal et la plus achalandée 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.

Le projet consistait, dans un premier temps, à effectuer des travaux visant à maintenir l'environnement sécuritaire de la station. Ces interventions étant terminées, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques sont en cours. Ceux-ci sont planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation et le service aux clients, à conserver l'accès à la station et à la maintenir opérationnelle.



## BÉNÉFICES

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

### 3. ACQUISITION DES 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 sont presque tous terminés.

| Trains    | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Total |
|-----------|------|------|------|------|-------|
| Réception | 1    | 12   | 22   | 17   | 52    |

Un cap important a été franchi en début 2014 avec le début des essais du premier train de neuf voitures, en atelier et sur la voie. Malgré le retard annoncé par le Consortium Bombardier-Alstom, des actions ont été prises afin que le projet demeure sous contrôle globalement.

## BÉNÉFICES

Tout comme les voitures actuelles, 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<sup>e</sup> siècle, la STM pourra accroître la capacité de transport et améliorer la fiabilité du métro. Ce matériel favorisera l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

## 4. INFRASTRUCTURES DE SURFACE

### 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. Les travaux pour le rendre conforme aux normes et adapté aux besoins d'entretien actuels et futurs étant trop importants, il a été décidé de réaliser des travaux de reconstruction qui sont prévus pour 2015 et se termineront en 2019. Le complexe, qui aura une superficie de 37 200 m<sup>2</sup>, prévoit une accréditation LEED Or.

## BÉNÉFICES

Ce projet optimisera les activités d'exploitation en générant des économies récurrentes annuellement, en plus d'éviter certains coûts d'exploitation, et accroîtra la mobilisation des employés.

### Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur iBUS

L'installation graduelle d'un Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV) dans les bus et les véhicules de service de la STM sera déployée graduellement en 2015-2016. Le SAEIV 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 l'expérience client est prévue, puisque les clients du service bus pourront avoir accès à l'information sur l'heure de passage réelle d'un bus, sur les perturbations de service et les trajets alternatifs, de même que sur le nom du prochain arrêt pour les clients à bord d'un véhicule.

De plus, la gestion du parc en temps réel permettra à la STM d'améliorer la ponctualité des bus. 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. Ainsi, elle pourra exercer un contrôle rigoureux des coûts tout en répondant aux besoins de la clientèle.

### **Programme de mesures préférentielles pour 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**

Le Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) améliorera la qualité de service et la fiabilité du réseau de bus. 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 sur l'automobile.

### **Rénovation du bâtiment 2000 Berri**

Le projet consiste au remplacement complet de l'enveloppe et de la fenestration sur les quatre façades du bâtiment et le réaménagement partiel des aires de travail des sept étages.

### **BÉNÉFICES**

La réalisation de ce projet permettra de réduire le déficit de maintien d'actifs et de réduire les frais d'entretien, incluant les coûts pour le chauffage et la consommation d'eau. Ce projet permettra aussi de créer 58 postes de travail supplémentaires.

### **EXTRA Connecte**

La première phase (EXTRA : Livraison 1) a permis de migrer le programme vers la version 2013 et ainsi soutenir la croissance des déplacements au Transport adapté (TA) jusqu'à l'horizon 2020, générer des gains d'optimisation, éliminer une désuétude technologique et mettre en place les bases requises à la réalisation d'EXTRA Connecte.

Cette nouvelle phase permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel. Ce projet prévoit aussi l'implantation d'un émulateur de taximètre qui assurera le juste coût des services et d'outils d'information aux voyageurs.

### **BÉNÉFICES**

Ces nouveaux outils d'information aux voyageurs bonifieront l'offre de service au TA et la qualité de vie des clients tout en produisant des économies supplémentaires par la réduction des annulations tardives et du temps d'embarquement. Le temps réel permettra de réduire les coûts de déplacement et d'absorber les coûts de croissance.

## **5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE**

En vue de répondre à l'objectif qu'elle s'est fixée dans son *Plan stratégique*, 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).

### **Acquisition de bus hybrides 12 mètres – 2012-2017**

Au cours des trois prochaines années, la STM procédera à l'acquisition de 258 bus hybrides de 12 mètres. Ces bus utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par un moteur à carburant diesel à l'urée pour assurer leur propulsion. Ils seront équipés des systèmes de perception des titres, d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs.

De cette quantité, 184 servent au remplacement des bus désuets tandis que 74 seront ajoutés au parc existant.

### **Remplacement des véhicules de travaux en tunnel (locotracteurs)**

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 présent projet vise le remplacement de 11 véhicules, soit sept draines et quatre tracteurs qui sont en fin de vie utile, par des locotracteurs électriques.

## **BÉNÉFICES**

Actuellement, la STM utilise des véhicules de travaux fonctionnant au carburant 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.

### **Cité-Mobilité**

À la suite d'une entente de partenariat stratégique avec Nova Bus, la STM, seule société de transport participante en Amérique du Nord, collaborera 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.

## SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS MAJEURS

| <i>(en milliers de dollars)</i>   | 2015<br>et avant | 2016           | 2017             | 2018           | 2019           | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet  | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|---|------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>1. RÉNO MÉTRO</b>  | <b>388 642</b>   | <b>163 143</b> | <b>188 157</b>   | <b>252 074</b> | <b>235 365</b> | <b>194 260</b> | <b>204 408</b>   | <b>1 626 048</b> | <b>603 374</b>         | <b>1 032 998</b>         |
| Réno-Systèmes - phase III   | 250 624          | 108 942        | 73 416           | 48 882         | 18 135         | 0              | 0                | 500 000          | 231 240                | 249 376                  |
| Réno-Systèmes - phase IV  | 2 037            | 11 691         | 64 640           | 107 349        | 136 693        | 113 724        | 146 358          | 582 491          | 183 680                | 434 096                  |
| Réno-Infrastructures - phase I  | 135 980          | 40 000         | 30 000           | 35 577         | 0              | 0              | 0                | 241 557          | 105 577                | 105 577                  |
| Réno-Infrastructures - phase II   | 0                | 2 510          | 20 100           | 60 267         | 80 537         | 80 537         | 58 050           | 302 000          | 82 877                 | 243 950                  |
| <b>2. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO</b>                                      | <b>71 539</b>    | <b>75 345</b>  | <b>170 362</b>   | <b>122 486</b> | <b>61 272</b>  | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>501 004</b>   | <b>368 193</b>         | <b>429 465</b>           |
| Garage Côte-Vertu   | 18 244           | 52 101         | 132 852          | 95 179         | 51 782         | 0              | 0                | 350 158          | 280 131                | 331 913                  |
| Agrandissement de la station Vendôme - phase II                             | 2 495            | 7 592          | 18 980           | 25 307         | 9 490          | 0              | 0                | 63 864           | 51 879                 | 61 369                   |
| Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase I                            | 50 800           | 15 653         | 18 530           | 2 000          | 0              | 0              | 0                | 86 982           | 36 182                 | 36 182                   |
| <b>3. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR</b>                            | <b>685 792</b>   | <b>228 205</b> | <b>555 913</b>   | <b>393 739</b> | <b>21 995</b>  | <b>306 026</b> | <b>0</b>         | <b>2 191 670</b> | <b>1 177 857</b>       | <b>1 505 878</b>         |
| Acquisition des voitures de métro AZUR                                      | 531 858          | 208 496        | 528 625          | 380 878        | 18 009         | 263 476        | 0                | 1 931 342        | 1 117 998              | 1 399 484                |
| Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR | 153 934          | 19 709         | 27 288           | 12 861         | 3 985          | 42 550         | 0                | 260 328          | 59 859                 | 106 394                  |
| <b>4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE</b>                         | <b>132 694</b>   | <b>88 388</b>  | <b>123 229</b>   | <b>79 396</b>  | <b>54 703</b>  | <b>11 530</b>  | <b>0</b>         | <b>489 940</b>   | <b>291 013</b>         | <b>357 246</b>           |
| Reconstruction du complexe Crémazie   | 16 657           | 31 893         | 66 473           | 35 431         | 42 209         | 94             | 0                | 192 758          | 133 798                | 176 101                  |
| Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS                | 87 956           | 32 882         | 25 479           | 8 711          | 0              | 0              | 0                | 155 028          | 67 072                 | 67 072                   |
| Programme de mesures préférentielles pour bus                               | 20 334           | 11 448         | 12 485           | 18 521         | 12 494         | 11 436         | 0                | 86 719           | 42 455                 | 66 385                   |
| Rénovation de l'édifice du 2000 Berri                                       | 1 939            | 4 922          | 11 421           | 12 957         | 0              | 0              | 0                | 31 239           | 29 300                 | 29 300                   |
| EXTRA Connecte  | 5 808            | 7 242          | 7 370            | 3 777          | 0              | 0              | 0                | 24 197           | 18 389                 | 18 389                   |
| <b>5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)</b>                      | <b>13 808</b>    | <b>43 487</b>  | <b>109 440</b>   | <b>136 273</b> | <b>1 191</b>   | <b>205</b>     | <b>0</b>         | <b>304 405</b>   | <b>289 200</b>         | <b>290 597</b>           |
| Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017                            | 7 788            | 31 550         | 87 294           | 135 319        | 214            | 205            | 0                | 262 369          | 254 162                | 254 581                  |
| Remplacement des véhicules de travaux par des locotracteurs électriques     | 578              | 3 709          | 20 772           | 0              | 0              | 0              | 0                | 25 059           | 24 481                 | 24 481                   |
| Cité-Mobilité   | 5 442            | 8 229          | 1 375            | 954            | 978            | 0              | 0                | 16 977           | 10 557                 | 11 535                   |
| <b>Total des investissements majeurs</b>                                    | <b>1 292 475</b> | <b>598 569</b> | <b>1 147 100</b> | <b>983 967</b> | <b>374 525</b> | <b>512 022</b> | <b>204 408</b>   | <b>5 113 067</b> | <b>2 729 637</b>       | <b>3 616 183</b>         |
| <b>Pourcentage des investissements majeurs</b>                              | <b>93 %</b>      | <b>94 %</b>    | <b>98 %</b>      | <b>99 %</b>    | <b>97 %</b>    | <b>100 %</b>   | <b>100 %</b>     | <b>96 %</b>      | <b>97 %</b>            | <b>97 %</b>              |
| <b>Total des investissements</b>  | <b>1 390 481</b> | <b>639 226</b> | <b>1 175 114</b> | <b>998 246</b> | <b>384 723</b> | <b>514 106</b> | <b>204 408</b>   | <b>5 306 305</b> | <b>2 812 586</b>       | <b>3 711 415</b>         |

# IMPACT FINANCIER

## PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

Le processus de financement des projets, décrit ci-dessous et illustré à la page suivante, débute lorsqu'un projet est autorisé au CGPP. En moyenne, il s'écoule une période d'un à trois ans entre la décision 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 adopté par le conseil d'administration de la STM, celui-ci doit être approuvé par le conseil d'agglomération de Montréal et le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). De plus, conformément à l'article 158.1, 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 l'approuver avant de le faire parvenir 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.

## VOLET SUBVENTIONS

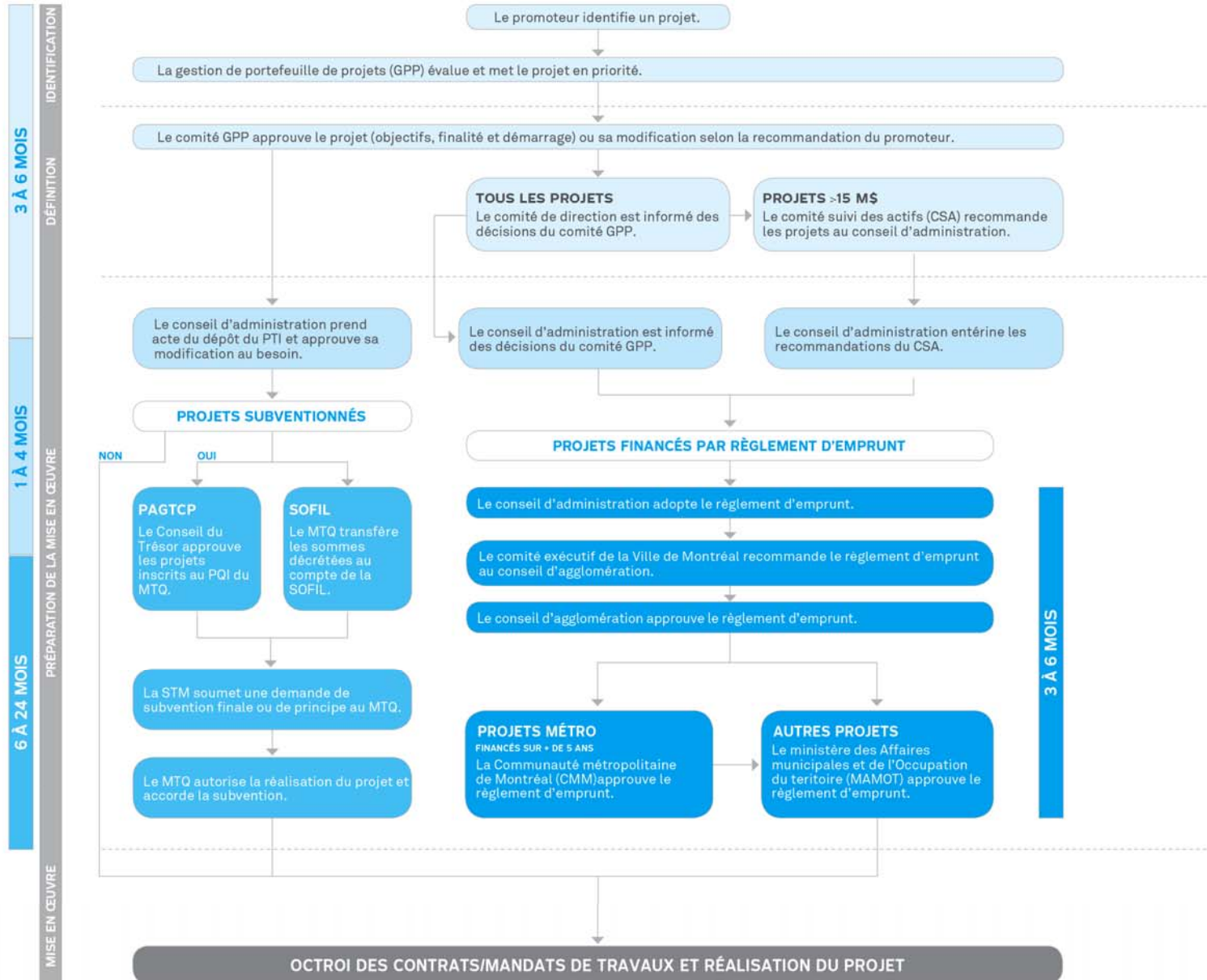
La plupart des projets de la STM sont admissibles à des subventions aux immobilisations par l'entremise des programmes d'aide gouvernementale, dont les deux principaux sont le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP) et le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Aussi, la STM peut compter, pour certains projets, sur le volet infrastructures du Fonds Chantiers Canada (FCC).

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. Le délai d'obtention de cette autorisation varie entre six et 24 mois.

## VOLET FINANCEMENT

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



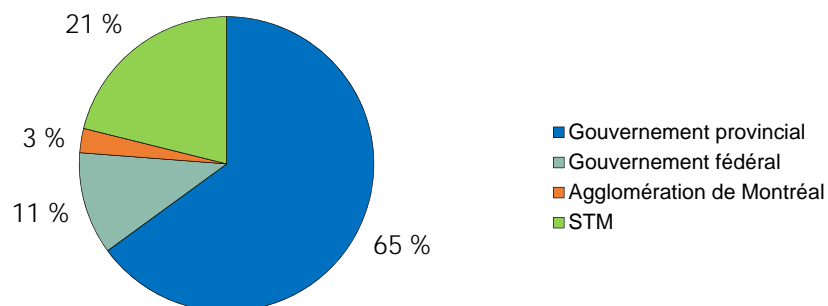
## ANALYSE DES SUBVENTIONS 2016-2017-2018

L'ampleur des besoins en infrastructure 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 limitées, plusieurs partenaires sont présents pour soutenir la STM 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, plus de 2,2 milliards de dollars, soit 79 % des dépenses d'investissement de la Société. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 65 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 11 % et celle de l'agglomération de Montréal, de 3 %. La STM financera la différence, sur service de la dette ou au comptant, soit 21 % des investissements, correspondant à un montant de 592 millions de dollars pour la période de 2016 à 2018. À titre de comparaison, l'an dernier, une somme de 1,9 milliard de dollars était planifiée au titre de subventions de nos partenaires.

| <i>(en milliers de dollars)</i>       | 2016           | 2017             | 2018           | 2019           | 2020           | Total PTI<br>2016-2018 | %            | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|---------------------------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|--------------|--------------------------|
| <b>Subventions de nos partenaires</b> |                |                  |                |                |                |                        |              |                          |
| Gouvernement provincial               | 450 200        | 823 361          | 657 610        | 288 107        | 378 134        | 1 931 170              | 69 %         | 2 597 411                |
| Gouvernement fédéral                  | 90 691         | 125 640          | 99 948         | 20 157         | 46             | 316 279                | 11 %         | 336 481                  |
| Agglomération de Montréal             | 17 248         | 31 397           | 26 371         | 6 240          | 14             | 75 016                 | 3 %          | 81 270                   |
| <b>Sous-total</b>                     | <b>558 138</b> | <b>980 398</b>   | <b>783 929</b> | <b>314 504</b> | <b>378 193</b> | <b>2 322 465</b>       | <b>83 %</b>  | <b>3 015 162</b>         |
| <b>Financement de la STM</b>          |                |                  |                |                |                |                        |              |                          |
| Dépenses d'exploitation               | 15 887         | 8 814            | 8 520          | 4 800          | 1 721          | 33 221                 | 1 %          | 39 741                   |
| Fonds de roulement                    | 1 775          | 0                | 0              | 0              | 0              | 1 775                  | 0 %          | 1 775                    |
| Sur emprunt                           | 63 426         | 185 902          | 205 797        | 65 419         | 134 192        | 455 125                | 16 %         | 654 736                  |
| <b>Sous-total</b>                     | <b>81 088</b>  | <b>194 715</b>   | <b>214 317</b> | <b>70 219</b>  | <b>135 913</b> | <b>490 121</b>         | <b>17 %</b>  | <b>696 253</b>           |
| <b>Total</b>                          | <b>639 226</b> | <b>1 175 114</b> | <b>998 246</b> | <b>384 723</b> | <b>514 106</b> | <b>2 812 586</b>       | <b>100 %</b> | <b>3 711 415</b>         |

## SOMMAIRE DU FINANCEMENT





## IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR L'ENDETTEMENT

Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette. Depuis décembre 2010, 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.

Il est important de noter qu'en 2015, dans le cadre du transfert des actifs du prolongement du métro vers Laval, la STM a pris à sa charge 419,6 millions de dette qui lui ont été transférés de l'AMT. Un emprunt additionnel de 172,9 millions a aussi été nécessaire pour conclure la transaction. Ces emprunts sont subventionnés à 100 %.

Du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au 31 décembre 2015, la dette brute devrait s'accroître de 1,7 milliard de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuelle moyen de 23,2 %. En excluant les dettes reliées aux stations de Laval, la croissance serait de 1,1 milliard de dollars et représenterait une croissance annuelle moyenne de 15 %. Pour les trois prochaines années, elle augmentera de 0,9 milliard de dollars, soit un taux de croissance de 10,8 %. Cette augmentation est atténuée par le financement au comptant de certains projets provenant des programmes de subventions fédéral, provincial et municipal.

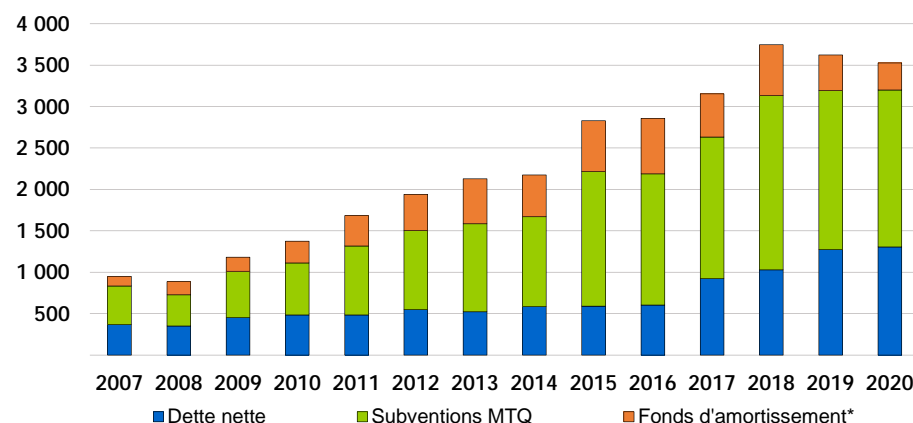
Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 591,1 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement)

| (En millions de dollars) | Réal       |            |              |              |              | Prévisions   |              |              |              |              |              |              |              |              |
|--------------------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                          | 2007       | 2008       | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         | 2014         | 2015         | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         |
| Fonds d'amortissement*   | 117        | 159        | 169          | 261          | 366          | 435          | 542          | 504          | 615          | 671          | 521          | 613          | 428          | 327          |
| Subventions MTQ          | 465        | 377        | 558          | 629          | 833          | 955          | 1 061        | 1 083        | 1 623        | 1 582        | 1 708        | 2 105        | 1 919        | 1 895        |
| Dette nette              | 369        | 351        | 454          | 484          | 485          | 550          | 524          | 587          | 591          | 605          | 924          | 1 029        | 1 276        | 1 305        |
| <b>Total</b>             | <b>951</b> | <b>887</b> | <b>1 182</b> | <b>1 374</b> | <b>1 684</b> | <b>1 940</b> | <b>2 127</b> | <b>2 174</b> | <b>2 829</b> | <b>2 858</b> | <b>3 153</b> | <b>3 747</b> | <b>3 622</b> | <b>3 527</b> |

\* 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.

au 31 décembre 2015 pour atteindre 1,0 milliard de dollars au 31 décembre 2018. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

### ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT (en millions de dollars)



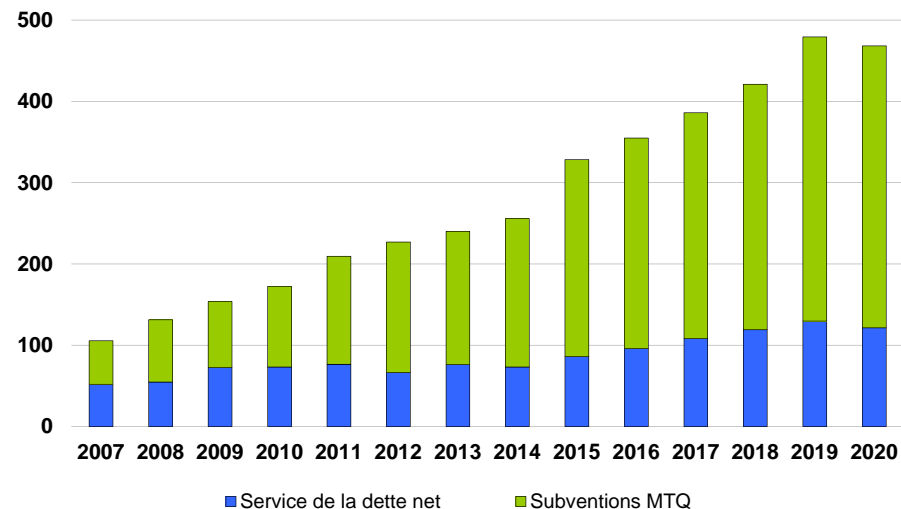
## IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 86,6 millions de dollars en 2015 pour atteindre 125,6 millions de dollars en 2018. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 15,0 % par rapport à 3,3 % pour la période de 2010 à 2015. Durant cette même période, le service de la dette net a représenté, en moyenne, 5,8 % des dépenses d'exploitation nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires). En 2018, ce ratio devrait se situer à 8,7 %, pour atteindre 8,4 % 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 67,5 % (pour la période de 2010 à 2015) à 71,7 % pour les trois prochaines années.

## ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)



| (En millions de dollars)       | RÉEL      |           |           |           |           |           |           |           |           | PRÉVISIONS |            |            |            |            |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       |
| Service de la dette brut       | 106       | 131       | 154       | 172       | 209       | 227       | 240       | 256       | 330       | 356        | 392        | 435        | 497        | 485        |
| Subventions MTQ                | 54        | 76        | 81        | 99        | 133       | 161       | 164       | 183       | 243       | 259        | 279        | 309        | 361        | 357        |
| <b>Service de la dette net</b> | <b>52</b> | <b>55</b> | <b>72</b> | <b>73</b> | <b>77</b> | <b>66</b> | <b>76</b> | <b>73</b> | <b>87</b> | <b>98</b>  | <b>112</b> | <b>126</b> | <b>136</b> | <b>128</b> |

## FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

| <i>(en milliers de dollars)</i>                                       | 2016           | 2017             | 2018           | 2019           | 2020           | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|---|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>Financement au comptant</b>  |                |                  |                |                |                |                        |                          |
| <b>Non capitalisable</b>  |                |                  |                |                |                |                        |                          |
| Budget d'exploitation   | 12 523         | 6 150            | 7 225          | 3 480          | 1 135          | 25 898                 | 30 513                   |
| <b>Capitalisable</b>  |                |                  |                |                |                |                        |                          |
| Fonds de roulement  | 1 775          | 0                | 0              | 0              | 0              | 1 775                  | 1 775                    |
| Budget d'exploitation   | 3 364          | 2 664            | 1 295          | 1 320          | 586            | 7 323                  | 9 228                    |
| Gouvernement provincial - subvention au comptant                      | 46 391         | 73 375           | 61 696         | 18 161         | 34             | 181 463                | 199 659                  |
| Gouvernement fédéral - subvention au comptant                         | 86 027         | 117 750          | 92 646         | 20 157         | 46             | 296 424                | 316 626                  |
| Agglomération de Montréal - subvention au comptant                    | 15 804         | 28 954           | 24 111         | 6 240          | 14             | 68 869                 | 75 123                   |
| <b>Sous-total</b>   | <b>165 884</b> | <b>228 893</b>   | <b>186 973</b> | <b>49 358</b>  | <b>1 815</b>   | <b>581 751</b>         | <b>632 924</b>           |
| <b>Financement sur emprunt</b>  |                |                  |                |                |                |                        |                          |
| Non subventionné  | 63 426         | 185 902          | 205 797        | 65 419         | 134 192        | 455 125                | 654 736                  |
| Subventionné  | 409 916        | 760 318          | 605 475        | 269 946        | 378 099        | 1 775 710              | 2 423 755                |
| <b>Sous-total</b>   | <b>473 342</b> | <b>946 220</b>   | <b>811 273</b> | <b>335 365</b> | <b>512 291</b> | <b>2 230 835</b>       | <b>3 078 491</b>         |
| <b>Financement total</b>  | <b>639 226</b> | <b>1 175 114</b> | <b>998 246</b> | <b>384 723</b> | <b>514 106</b> | <b>2 812 586</b>       | <b>3 711 415</b>         |
| <b>Programme de financement par le biais de la dette à long terme</b> | <b>377 090</b> | <b>783 245</b>   | <b>831 977</b> | <b>454 881</b> | <b>439 376</b> | <b>1 992 312</b>       | <b>2 886 569</b>         |

# RÉSEAU DES BUS

## ACTIFS AU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2015

**9** centres de transport – **8** bus – **1** minibus TA

**186** positions de vérins

**1 719** bus

- **1 454** standards (12 mètres)
- **257** articulés (18 mètres)
- **8** hybrides (12 mètres)

**102** minibus

- **86** minibus pour le transport adapté
- **12** – Navettes Or
- **4** – Service urbain

**4** terminus

**2** boucles de terminus

**8 961** arrêts de bus

**988** abribus

**366** véhicules routiers

**45** véhicules de travaux

**15** remorques

**447** portes de garage

**17** laveurs de bus

**101** équipements de manutention et levage mobiles

**21** équipements d'entretien mobiles

### ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

**1 899** boîtes de perception bus

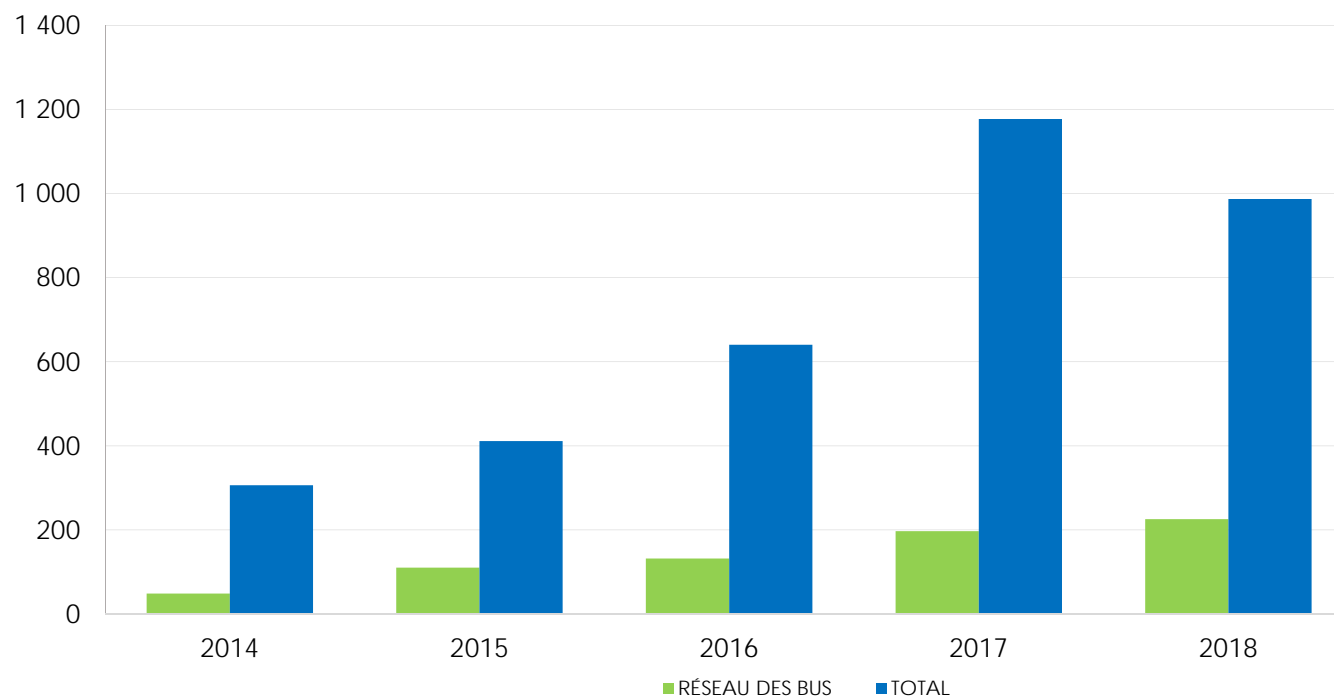
**624** terminaux de vente de titres (détailants)

## SOMMAIRE

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années s'élèvent à 563 millions de dollars et représentent environ 20 % des dépenses d'investissement de la STM. De ces investissements, 50 % (279 millions de dollars) serviront au remplacement et à l'ajout du matériel roulant. Une somme de près de 187 millions de dollars sera consacrée aux projets d'infrastructures, notamment pour le programme de mesures préférentielles pour bus et pour deux projets reliés à la reconstruction du Complexe Crémazie. La STM investira, au cours des trois prochaines années, une somme de 67 millions de dollars dans le cadre du projet Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (iBUS). Finalement, la Société, soucieuse de sa clientèle à mobilité réduite, consacrera une somme de plus de 18 millions de dollars au projet EXTRA Connecte.

## 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 près de 75 millions de dollars qui sont planifiés dans cette catégorie d'investissement. La STM, avec le projet Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (iBUS) au montant de 67 millions de dollars, permettra entre autres à sa clientèle de localiser l'ensemble des bus en temps réel pour leur donner l'heure de passage de leur bus à l'arrêt (fiche BUS-02). Finalement, la Société continuera le remplacement ses équipements de levage de bus, comme décrit à la fiche BUS-01.

## MATÉRIEL ROULANT

L'achat de bus constitue un investissement majeur pour la Société. Au cours des trois prochaines années, la STM compte acquérir 258 bus à plancher surbaissé de 12 mètres, présentés à la fiche de projet BUS-07. Les véhicules à plancher surbaissé ont été retenus afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes à mobilité réduite. Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports du Québec.

| BUS HYBRIDES 12 mètres | 2016      | 2017      | 2018       | TOTAL      |
|------------------------|-----------|-----------|------------|------------|
| Ajout                  | 27        | 23        | 24         | 74         |
| Remplacement           |           | 24        | 160        | 184        |
| <b>TOTAL</b>           | <b>27</b> | <b>47</b> | <b>184</b> | <b>258</b> |

Une entente de partenariat stratégique a été conclue entre la STM et Volvo pour participer au programme international Cité-Mobilité (fiche BUS-10). 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-09), la STM prévoit en acheter 76 pour un montant d'environ 8 millions de dollars, dont la grande majorité serviront la clientèle du Transport adapté. Ils serviront à remplacer des minibus au Centre de transport adapté qui auront atteint la fin de leur vie utile.

Finalement, un montant de 7 millions de dollars sera investi pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service (fiche BUS-08).

## PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

| Centre de transport | Année de construction /<br>Rénovations majeures | Année<br>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 187 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des bus de 2016 à 2018.

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-11 et BUS-14) totalisant près de 129 millions de dollars et le Programme de mesures préférentielles pour bus (fiche BUS-13) pour plus de 42 millions de dollars.

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira près 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-12, BUS-15 et BUS-16.



# TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

| <b>AUTORISÉS</b>   |                  | 2015           | 2016          | 2017          | 2018           | 2019         | 2020       | 2021     | Total          | Total PTI      | Total 5 ans    |
|--|------------------|----------------|---------------|---------------|----------------|--------------|------------|----------|----------------|----------------|----------------|
| <i>(en milliers de dollars)</i>  |                  | et avant       |               |               |                |              |            | et après | Projet         | 2016-2018      | 2016-2020      |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>                               |                  |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| BUS-01   | No: 562124-00    |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Programme de remplacement des équipements de levage                      |                  | 19 145         | 2 136         | 3 185         | 0              | 0            | 0          | 0        | 24 466         | 5 322          | 5 322          |
| BUS-02   | No: 721759       |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS             |                  | 87 956         | 32 882        | 25 479        | 8 711          | 0            | 0          | 0        | 155 028        | 67 072         | 67 072         |
| BUS-03   | No: EVH.14.00.01 |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Système de vidéosurveillance à bord des bus                              |                  | 2 096          | 1 826         | 0             | 0              | 0            | 0          | 0        | 3 922          | 1 826          | 1 826          |
| BUS-04   | No: IFR-01602    |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Réseau de surface : réfection du système d'air comprimé                  |                  | 28             | 258           | 261           | 0              | 0            | 0          | 0        | 547            | 519            | 519            |
| <b>Sous-total</b>  |                  | <b>109 225</b> | <b>37 103</b> | <b>28 925</b> | <b>8 711</b>   | <b>0</b>     | <b>0</b>   | <b>0</b> | <b>183 963</b> | <b>74 739</b>  | <b>74 739</b>  |
| <b>Matériel informatique</b>   |                  |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| BUS-05   | No: 850045-2     |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| EXTRA Connecte   |                  | 5 808          | 7 242         | 7 370         | 3 777          | 0            | 0          | 0        | 24 197         | 18 389         | 18 389         |
| BUS-06   | No: 851203       |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| 100% SCAD  |                  | 3 512          | 2 655         | 1 184         | 0              | 0            | 0          | 0        | 7 351          | 3 839          | 3 839          |
| <b>Sous-total</b>  |                  | <b>9 320</b>   | <b>9 897</b>  | <b>8 554</b>  | <b>3 777</b>   | <b>0</b>     | <b>0</b>   | <b>0</b> | <b>31 548</b>  | <b>22 228</b>  | <b>22 228</b>  |
| <b>Matériel roulant</b>  |                  |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| BUS-07   | No: 5002098      |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017                         |                  | 7 788          | 31 550        | 87 294        | 135 319        | 214          | 205        | 0        | 262 369        | 254 162        | 254 581        |
| BUS-08   | No: 5002163      |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Programme de remplacement et d'ajout de véhicules de service 2012 - 2016 |                  | 11 655         | 6 070         | 442           | 0              | 0            | 0          | 0        | 18 167         | 6 512          | 6 512          |
| BUS-09   | No: ETA.14.00.04 |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Acquisition de minibus 2016 - 2019 pour le Transport adapté              |                  | 1 849          | 2 321         | 2 751         | 3 215          | 3 300        | 0          | 0        | 13 436         | 8 287          | 11 587         |
| BUS-10   | No: ING.14.00.01 |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Cité-Mobilité  |                  | 5 442          | 8 229         | 1 375         | 954            | 978          | 0          | 0        | 16 977         | 10 557         | 11 535         |
| <b>Sous-total</b>  |                  | <b>26 734</b>  | <b>48 170</b> | <b>91 861</b> | <b>139 488</b> | <b>4 491</b> | <b>205</b> | <b>0</b> | <b>310 949</b> | <b>279 519</b> | <b>284 215</b> |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>                          |                  |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| BUS-11   | No: 1935         |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019        |                  | 2 555          | 989           | 1 080         | 1 050          | 0            | 0          | 0        | 5 673          | 3 118          | 3 118          |
| BUS-12   | No: 2152         |                |               |               |                |              |            |          |                |                |                |
| Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages             |                  | 4 501          | 1 069         | 4 058         | 551            | 543          | 0          | 0        | 10 723         | 5 678          | 6 222          |

# TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS (SUITE)

| <b>AUTORISÉS</b><br><i>(en milliers de dollars)</i>                 |   | 2015           | 2016           | 2017           | 2018           | 2019          | 2020          | 2021          | Total          | Total PTI      | Total 5 ans    |
|---|---|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
|   |   | et avant       |                |                |                |               |               | et après      | Projet         | 2016-2018      | 2016-2020      |
| BUS-13  | No: 350001  |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Programme de mesures préférentielles pour bus                       |   | 20 334         | 11 448         | 12 485         | 18 521         | 12 494        | 11 436        | 0             | 86 719         | 42 455         | 66 385         |
| BUS-14  | No: 529995  |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Reconstruction du complexe Crémazie                                 |   | 16 657         | 31 893         | 66 473         | 35 431         | 42 209        | 94            | 0             | 192 758        | 133 798        | 176 101        |
| BUS-15  | No: IFR-01316   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Centralisation des systèmes d'alarme incendie                       |   | 116            | 0              | 169            | 659            | 0             | 0             | 0             | 945            | 829            | 829            |
| BUS-16  | No: IFR-01424 <span style="background-color: #ADD8E6; padding: 2px;">Nouveau</span> |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Modification éclairage et passerelle                                |   | 0              | 516            | 279            | 39             | 0             | 0             | 0             | 835            | 835            | 835            |
| <b>Sous-total</b>   |   | <b>44 163</b>  | <b>45 915</b>  | <b>84 545</b>  | <b>56 252</b>  | <b>55 246</b> | <b>11 530</b> | <b>0</b>      | <b>297 652</b> | <b>186 712</b> | <b>253 488</b> |
| <b>TOTAL - AUTORISÉS</b>  |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Cap   |   | 181 380        | 134 013        | 209 468        | 202 857        | 58 649        | 11 687        | 0             | 798 055        | 546 338        | 616 674        |
| Non cap   |   | 8 062          | 7 072          | 4 418          | 5 369          | 1 088         | 49            | 0             | 26 057         | 16 859         | 17 995         |
| <b>Total</b>  |   | <b>189 442</b> | <b>141 085</b> | <b>213 886</b> | <b>208 226</b> | <b>59 737</b> | <b>11 736</b> | <b>0</b>      | <b>824 112</b> | <b>563 197</b> | <b>634 670</b> |
| <b>EN DÉFINITION</b><br><i>(en milliers de dollars)</i>             |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>                          |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| No: IFR-02225   |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées |   | 19             | 1 799          | 2 314          | 2 620          | 2 485         | 1 521         | 1 551         | 12 310         | 6 733          | 10 740         |
| <b>Sous-total</b>   |   | <b>19</b>      | <b>1 799</b>   | <b>2 314</b>   | <b>2 620</b>   | <b>2 485</b>  | <b>1 521</b>  | <b>1 551</b>  | <b>12 310</b>  | <b>6 733</b>   | <b>10 740</b>  |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>                     |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| No: 625007  |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Réaménagement de terminus   |   | 427            | 14 917         | 11 189         | 3 441          | 0             | 0             | 0             | 29 974         | 29 548         | 29 548         |
| No: 851201  |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvė /Côte-Vertu                    |   | 161            | 331            | 22 711         | 0              | 0             | 0             | 0             | 23 204         | 23 043         | 23 043         |
| No: IFR-02005   |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Divers bâtiments : installation de dispositifs anti-refoulement     |   | 12             | 231            | 25             | 2 065          | 528           | 0             | 0             | 2 862          | 2 322          | 2 850          |
| No: IFR-02880   |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Travaux de maintien au Centre de transport Mont-Royal               |   | 0              | 581            | 1 446          | 1 478          | 1 215         | 1 091         | 0             | 5 812          | 3 505          | 5 812          |
| No: IFR-02887   |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| #N/A  |   | 0              | 0              | 0              | 0              | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              |
| No: IFR-03177   |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Programme d'entretien majeur des infrastructures - phase I          |   | 0              | 5 820          | 17 016         | 17 399         | 17 790        | 18 146        | 12 031        | 88 202         | 40 234         | 76 171         |
| <b>Sous-total</b>   |   | <b>600</b>     | <b>21 881</b>  | <b>52 387</b>  | <b>24 384</b>  | <b>19 533</b> | <b>19 238</b> | <b>12 031</b> | <b>150 054</b> | <b>98 652</b>  | <b>137 423</b> |
| <b>TOTAL - EN DÉFINITION</b>  |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Cap   |   | 619            | 24 494         | 56 725         | 29 074         | 23 720        | 22 287        | 13 582        | 170 500        | 110 293        | 156 299        |
| Non cap   |   | 0              | 0              | 0              | 0              | 0             | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              |
| <b>Total</b>  |   | <b>619</b>     | <b>24 494</b>  | <b>56 725</b>  | <b>29 074</b>  | <b>23 720</b> | <b>22 287</b> | <b>13 582</b> | <b>170 500</b> | <b>110 293</b> | <b>156 299</b> |
| <b>RÉSEAU DES BUS - TOTAL</b>                                       |   |                |                |                |                |               |               |               |                |                |                |
| Cap   |   | 181 999        | 158 507        | 266 193        | 231 931        | 82 369        | 33 974        | 13 582        | 968 555        | 656 631        | 772 974        |
| Non cap   |   | 8 062          | 7 072          | 4 418          | 5 369          | 1 088         | 49            | 0             | 26 057         | 16 859         | 17 995         |
| <b>Total</b>  |   | <b>190 060</b> | <b>165 579</b> | <b>270 611</b> | <b>237 300</b> | <b>83 457</b> | <b>34 022</b> | <b>13 582</b> | <b>994 612</b> | <b>673 490</b> | <b>790 969</b> |

**FICHE DE PROJET  
BUS-01**

**Numéro de projet STM**  
562124-00

**Numéro de projet MTQ**  
154-11-0902

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-002-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 2 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Programme de remplacement des équipements de levage**

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 au lieu de 9 072 kg et 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 d'assurer ainsi 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 comparativement à 16 ou 19 ans pour les vérins commerciaux.

| Centre de transport | Nombre | Type de vérins | Centre de transport | Nombre | Type de vérins |
|---------------------|--------|----------------|---------------------|--------|----------------|
| Anjou               | 12     | Atelier        | Mont-Royal          | 1      | Pneu           |
| Anjou               | 1      | Pneu           | Mont-Royal          | 8      | Atelier        |
| Anjou               | 1      | Contrôle       | Mont-Royal          | 1      | Vapeur/lavage  |
| Frontenac           | 1      | Pneu           | Saint-Denis         | 12     | Atelier        |
| LaSalle             | 1      | Pneu           | Saint-Denis         | 1      | Vapeur/lavage  |
| LaSalle             | 14     | Atelier        | Saint-Denis         | 1      | Pneu           |
| LaSalle             | 3      | Vapeur/lavage  | Saint-Laurent       | 6      | Atelier        |
| Legendre            | 1      | Pneu           |                     |        |                |

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 18 763           | 2 136        | 3 185        | 0        | 0        | 0        | 0                | 24 085          | 5 322                  | 5 322                    |
| Non capitalisable                | 382              | 0            | 0            | 0        | 0        | 0        | 0                | 382             | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>19 145</b>    | <b>2 136</b> | <b>3 185</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>24 466</b>   | <b>5 322</b>           | <b>5 322</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 5 009            | 705          | 1 038        | 0        | 0        | 0        | 0                | 6 752           | 1 743                  | 1 743                    |
| Gouvernement fédéral             | 6 639            | 935          | 1 376        | 0        | 0        | 0        | 0                | 8 950           | 2 311                  | 2 311                    |
| Agglomération de Montréal        | 2 055            | 289          | 426          | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 771           | 715                    | 715                      |
| STM                              | 5 441            | 207          | 346          | 0        | 0        | 0        | 0                | 5 994           | 552                    | 552                      |
| <b>Total</b>                     | <b>19 145</b>    | <b>2 136</b> | <b>3 185</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>24 466</b>   | <b>5 322</b>           | <b>5 322</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |          |          |          |                  |                 | <b>76 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-02**

**Numéro de projet STM**  
721759

**Numéro de projet MTQ**  
154-11-0375

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-114-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 2 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur iBUS**

Le présent projet consiste à implanter un système de radiocommunication, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information à la clientèle en temps réel à partir d'une solution informatisée appelée Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV).

D'une part, ce système permettra à la STM de connaître l'état global de son service afin d'optimiser la gestion de son parc de plus de 1700 bus par une coordination et un ajustement en temps réel du service bus en fonction des perturbations impactant les déplacements de la clientèle (chantiers, détours, etc.).

D'autre part, ce système permettra d'informer la clientèle des changements affectant ses déplacements en temps réel, qu'il s'agisse de l'heure réelle de passage d'un bus, de perturbations de services (congestion, arrêts déplacés, etc.), de trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt et autres informations pertinentes pour les passagers à bord d'un véhicule.

L'acquisition et la mise en service d'un SAEIV s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Pour la STM, un SAEIV mène à une exploitation plus efficiente, plus sécuritaire et plus mobilisatrice pour ses employés, tout en s'inscrivant dans une perspective d'amélioration de l'expérience client.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018         | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|--------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 84 932           | 29 907        | 25 479        | 8 711        | 0        | 0        | 0                | 149 028         | 64 097                 | 64 097                   |
| Non capitalisable                | 3 025            | 2 975         | 0             | 0            | 0        | 0        | 0                | 6 000           | 2 975                  | 2 975                    |
| <b>Total</b>                     | <b>87 956</b>    | <b>32 882</b> | <b>25 479</b> | <b>8 711</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>155 028</b>  | <b>67 072</b>          | <b>67 072</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 30 342           | 10 887        | 9 312         | 3 184        | 0        | 0        | 0                | 53 726          | 23 384                 | 23 384                   |
| Gouvernement fédéral             | 40 221           | 14 432        | 12 344        | 4 220        | 0        | 0        | 0                | 71 218          | 30 997                 | 30 997                   |
| Agglomération de Montréal        | 12 452           | 4 468         | 3 822         | 1 307        | 0        | 0        | 0                | 22 049          | 9 597                  | 9 597                    |
| STM                              | 4 940            | 3 095         | 0             | 0            | 0        | 0        | 0                | 8 035           | 3 095                  | 3 095                    |
| <b>Total</b>                     | <b>87 956</b>    | <b>32 882</b> | <b>25 479</b> | <b>8 711</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>155 028</b>  | <b>67 072</b>          | <b>67 072</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |              |          |          |                  |                 | <b>95 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-03**

**Numéro de projet STM**  
EVH.14.00.01

**Numéro de projet MTQ**  
154-12-0666

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-079-L

**Programme d'aide**  
SOFIL 2 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Performance

**Phase**  
Préparation

**Système de vidéosurveillance à bord des bus**

Le projet consiste à faire l'acquisition d'un système de vidéosurveillance par caméras et à l'installer à bord de 401 autobus du parc actuel de la STM, dans le but 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 au parc d'autobus actuel permettra donc une meilleure optimisation de l'allocation des autobus par rapport aux caractéristiques d'exploitation requises puisqu'au terme du projet, plus de 74 % du parc de bus sera doté d'un tel système de caméras.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 2 096            | 1 826        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 3 922           | 1 826                  | 1 826                    |
| Non capitalisable                | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>2 096</b>     | <b>1 826</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 922</b>    | <b>1 826</b>           | <b>1 826</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 766              | 667          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 433           | 667                    | 667                      |
| Gouvernement fédéral             | 1 015            | 885          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 900           | 885                    | 885                      |
| Agglomération de Montréal        | 314              | 274          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 588             | 274                    | 274                      |
| STM                              | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>2 096</b>     | <b>1 826</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 922</b>    | <b>1 826</b>           | <b>1 826</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |          |          |          |          |                  |                 | <b>100 %</b>           |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-04**

**Numéro de projet STM**

IFR-01602

Nouveau

**Numéro de projet MTQ**

En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**

R-157-A

**Programme d'aide**

SOFIL 3 Comptant

**Catégorie d'actif**

Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**

Maintien

**Phase**

Préparation

**Réseau de surface : réfection du système d'air comprimé**

Les compresseurs qui alimentent en air comprimé les différents outils et équipements pneumatiques des centres de transport de la STM ont atteint la fin de leur vie utile et doivent être remplacés. En plus d'être énergivores, les compresseurs actuels consomment une grande quantité d'eau potable pour les refroidir (environ 6 millions de litres d'eau par année) et ne fournissent pas de l'air comprimé de qualité.

Dans une perspective de développement durable, les compresseurs actuels seront remplacés par de nouveaux qui n'utiliseront pas d'eau comme source de refroidissement. De plus, la capacité en air comprimé se verra augmentée de 50 % en moyenne, selon le lieu.

Pour les centres de transport Anjou, St-Michel, LaSalle et Saint-Laurent, les travaux suivants seront réalisés :

- Mise à niveau de la ventilation dans les salles mécaniques existantes afin d'utiliser l'air et non pas l'eau comme moyen de refroidissement;
- Adaptation de l'alimentation électrique existante pour alimenter les nouveaux compresseurs;
- Installation de nouveaux compresseurs à vis avec assécheur intégré;
- Intégration d'un système de contrôle.

Pour le centre de transport Legendre, les travaux suivants seront réalisés :

- Adaptation de l'alimentation électrique existante pour alimenter les nouveaux compresseurs;
- Installation de nouveaux compresseurs à vis avec assécheur intégré;
- Intégration d'un système de contrôle.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017       | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 28               | 258        | 261        | 0        | 0        | 0        | 0                | 547             | 519                    | 519                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>28</b>        | <b>258</b> | <b>261</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>547</b>      | <b>519</b>             | <b>519</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 49         | 51         | 0        | 0        | 0        | 0                | 100             | 100                    | 100                      |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 65         | 68         | 0        | 0        | 0        | 0                | 133             | 133                    | 133                      |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 20         | 21         | 0        | 0        | 0        | 0                | 41              | 41                     | 41                       |
| STM                              | 28               | 124        | 121        | 0        | 0        | 0        | 0                | 273             | 245                    | 245                      |
| <b>Total</b>                     | <b>28</b>        | <b>258</b> | <b>261</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>547</b>      | <b>519</b>             | <b>519</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |            |          |          |          |                  |                 | <b>50 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-05**

**Numéro de projet STM**

850045-2

Nouveau

**Numéro de projet MTQ**

154-11-0974

**Numéro de R.E. / Fin.**

R-155-A

**Programme d'aide**

SOFIL 2 Dette

**Catégorie d'actif**

Matériel informatique

**Catégorie de portefeuille**

Performance

**Phase**

Préparation

**EXTRA Connecte**

Le Transport adapté de la STM offre un service de transport en commun porte à porte pour des personnes à mobilité réduite qui ne sont pas en mesure de prendre le transport en commun régulier.

Le progiciel ACCES de la compagnie GIRO est au cœur de ce service. En 2013, une première phase (EXTRA : Livraison 1) a permis de migrer le programme vers la version 2013, ce qui a permis de réaliser des gains d'optimisation, d'éliminer une désuétude technologique et de mettre en place les bases requises à la réalisation d'EXTRA Connecte.

Cette nouvelle phase permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes en « temps réel ». En plus d'offrir une meilleure qualité de service à la clientèle, le temps réel permettra de réduire les coûts de déplacement et d'absorber les coûts de croissance. Ce projet verra aussi l'implantation d'un émulateur de taximètre qui assurera le juste coût des services. Finalement, de nouveaux outils d'information aux voyageurs bonifieront l'offre de service et la qualité de vie des clients tout en produisant des économies supplémentaires par la réduction des annulations tardives et du temps d'embarquement.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018         | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 4 688            | 6 444        | 6 509        | 3 253        | 0        | 0        | 0                | 20 894          | 16 205                 | 16 205                   |
| Non capitalisable                | 1 120            | 798          | 861          | 524          | 0        | 0        | 0                | 3 303           | 2 184                  | 2 184                    |
| <b>Total</b>                     | <b>5 808</b>     | <b>7 242</b> | <b>6 509</b> | <b>3 777</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>24 197</b>   | <b>18 389</b>          | <b>18 389</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 1 533            | 2 008        | 1 964        | 942          | 0        | 0        | 0                | 6 447           | 4 915                  | 4 915                    |
| Gouvernement fédéral             | 2 032            | 2 662        | 2 604        | 1 248        | 0        | 0        | 0                | 8 546           | 6 515                  | 6 515                    |
| Agglomération de Montréal        | 629              | 824          | 806          | 386          | 0        | 0        | 0                | 2 646           | 2 017                  | 2 017                    |
| STM                              | 1 615            | 1 747        | 1 996        | 1 200        | 0        | 0        | 0                | 6 557           | 4 943                  | 4 943                    |
| <b>Total</b>                     | <b>5 808</b>     | <b>7 242</b> | <b>6 509</b> | <b>3 777</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>24 197</b>   | <b>18 389</b>          | <b>18 389</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |              |          |          |                  |                 | <b>73 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-06**

**Numéro de projet STM**  
851203

**Numéro de projet MTQ**  
154-13-7305

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-142-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 2 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Matériel informatique

**Catégorie de portefeuille**  
Performance

**Phase**  
Préparation

**100 % SCAD**

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 et d'exercer un contrôle rigoureux des coûts, tout en améliorant l'expérience client. 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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 3 512            | 2 655        | 1 184        | 0        | 0        | 0        | 0                | 7 351           | 3 839                  | 3 839                    |
| Non capitalisable                | 0                | 0            | 0            | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>3 512</b>     | <b>2 655</b> | <b>1 184</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>7 351</b>    | <b>3 839</b>           | <b>3 839</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 1 178            | 812          | 433          | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 424           | 1 245                  | 1 245                    |
| Gouvernement fédéral             | 1 562            | 1 077        | 574          | 0        | 0        | 0        | 0                | 3 213           | 1 651                  | 1 651                    |
| Agglomération de Montréal        | 484              | 333          | 178          | 0        | 0        | 0        | 0                | 995             | 511                    | 511                      |
| STM                              | 288              | 432          | 0            | 0        | 0        | 0        | 0                | 720             | 432                    | 432                      |
| <b>Total</b>                     | <b>3 512</b>     | <b>2 655</b> | <b>1 184</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>7 351</b>    | <b>3 839</b>           | <b>3 839</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |          |          |          |                  |                 | <b>90 %</b>            |                          |



**FICHE DE PROJET**  
**BUS-07**

**Numéro de projet STM**  
5002098

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-120

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant, PAGTCP – 50 %

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance et développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017**

De 2016 à 2018, la STM procédera à l'acquisition de 258 bus hybrides de 12 mètres. Ces bus utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par un moteur à carburant diesel à l'urée pour assurer leur propulsion. Ils seront équipés des systèmes de perception des titres, d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs.

De cette quantité, 184 servent au remplacement des bus désuets, tandis que 74 seront ajoutés au parc existant.

| BUS HYBRIDES 12 mètres | 2016      | 2017      | 2018       | TOTAL      |
|------------------------|-----------|-----------|------------|------------|
| Ajout                  | 27        | 23        | 24         | 74         |
| Remplacement           |           | 24        | 160        | 184        |
| <b>TOTAL</b>           | <b>27</b> | <b>47</b> | <b>184</b> | <b>258</b> |

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018           | 2019       | 2020       | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|------------|------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |                |            |            |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 7 585            | 30 769        | 86 438        | 133 084        | 166        | 157        | 0                | 258 198         | 250 291                | 250 613                  |
| Non capitalisable                | 203              | 781           | 856           | 2 235          | 48         | 49         | 0                | 4 171           | 3 872                  | 3 968                    |
| <b>Total</b>                     | <b>7 788</b>     | <b>31 550</b> | <b>86 438</b> | <b>135 319</b> | <b>214</b> | <b>205</b> | <b>0</b>         | <b>262 369</b>  | <b>254 162</b>         | <b>254 581</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |                |            |            |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 2 129            | 10 198        | 28 548        | 44 101         | 0          | 0          | 0                | 84 976          | 82 847                 | 82 847                   |
| Gouvernement fédéral             | 2 822            | 13 456        | 37 734        | 58 032         | 0          | 0          | 0                | 112 044         | 109 222                | 109 222                  |
| Agglomération de Montréal        | 874              | 4 166         | 11 682        | 17 967         | 0          | 0          | 0                | 34 689          | 33 815                 | 33 815                   |
| STM                              | 1 962            | 3 729         | 9 330         | 15 220         | 214        | 205        | 0                | 30 660          | 28 279                 | 28 698                   |
| <b>Total</b>                     | <b>7 788</b>     | <b>31 550</b> | <b>86 438</b> | <b>135 319</b> | <b>214</b> | <b>205</b> | <b>0</b>         | <b>262 369</b>  | <b>254 162</b>         | <b>254 581</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |                |            |            |                  |                 | <b>88 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
BUS-08**

**Numéro de projet STM**  
5002163

**Numéro de projet MTQ**  
154-12-0611

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-140

**Programme d'aide**  
SOFIL 2 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

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

Le projet prévoit l'acquisition de 259 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 ce nombre, 216 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 43 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<br>acheté | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | TOTAL      |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Voiture                    | 15        | 23        | 5         | 23        | 1         | 67         |
| Benne ouverte              | 2         | 3         | 3         | 11        | 0         | 19         |
| Fourgonnette               | 14        | 38        | 10        | 9         | 5         | 76         |
| Camion utilitaire          | 9         | 14        | 1         | 3         | 4         | 31         |
| Véhicule lourd             | 0         | 9         | 0         | 1         | 2         | 12         |
| Remorque                   | 1         | 1         | 0         | 0         | 2         | 4          |
| Véhicule outil             | 0         | 7         | 0         | 0         | 0         | 7          |
| Équipement                 | 4         | 0         | 7         | 32        | 0         | 43         |
| <b>Total</b>               | <b>45</b> | <b>95</b> | <b>26</b> | <b>79</b> | <b>14</b> | <b>259</b> |

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016         | 2017       | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 11 635           | 6 048        | 436        | 0        | 0        | 0        | 0                | 18 119          | 6 484                  | 6 484                    |
| Non capitalisable                | 20               | 22           | 6          | 0        | 0        | 0        | 0                | 48              | 28                     | 28                       |
| <b>Total</b>                     | <b>11 655</b>    | <b>6 070</b> | <b>436</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>18 167</b>   | <b>6 512</b>           | <b>6 512</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 3 842            | 2 147        | 127        | 0        | 0        | 0        | 0                | 6 117           | 2 275                  | 2 275                    |
| Gouvernement fédéral             | 5 093            | 2 847        | 169        | 0        | 0        | 0        | 0                | 8 109           | 3 015                  | 3 015                    |
| Agglomération de Montréal        | 1 577            | 881          | 52         | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 510           | 934                    | 934                      |
| STM                              | 1 142            | 195          | 94         | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 431           | 289                    | 289                      |
| <b>Total</b>                     | <b>11 655</b>    | <b>6 070</b> | <b>436</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>18 167</b>   | <b>6 512</b>           | <b>6 512</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |            |          |          |          |                  | <b>92 %</b>     |                        |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-09**

**Numéro de projet STM**

ETA.14.00.04 Nouveau

**Numéro de projet MTQ**

En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**

R-153

**Programme d'aide**

TA

**Catégorie d'actif**

Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**

Maintien

**Phase**

Préparation

**Acquisition de minibus 2016-2019 pour le Transport adapté**

En plus des bus standards et articulés, la STM dispose d'un parc de 86 minibus pour desservir, sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, sa clientèle du Transport adapté ayant des limitations fonctionnelles.

Ce projet prévoit l'acquisition de 76 minibus, dont 73 pour remplacer les minibus du Transport adapté et trois en ajout au parc actuel afin d'améliorer le service.

Leur réception s'échelonnera ainsi :

| Type d'acquisition | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      | 2019      | Total     |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Remplacement       | 13        | 14        | 14        | 16        | 16        | 73        |
| Ajout              | 0         | 0         | 1         | 1         | 1         | 3         |
| <b>Total</b>       | <b>13</b> | <b>14</b> | <b>15</b> | <b>17</b> | <b>17</b> | <b>76</b> |

| (en milliers de dollars)         | 2015 et avant | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020     | 2021 et après | Total Projet  | Total PTI 2016-2018 | Total 5 ans 2016-2020 |
|----------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------|---------------|---------------|---------------------|-----------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |               |              |              |              |              |          |               |               |                     |                       |
| Capitalisable                    | 1 849         | 2 305        | 2 731        | 3 198        | 3 282        | 0        | 0             | 13 366        | 8 234               | 11 516                |
| Non capitalisable                | 0             | 16           | 20           | 17           | 18           | 0        | 0             | 70            | 52                  | 70                    |
| <b>Total</b>                     | <b>1 849</b>  | <b>2 321</b> | <b>2 731</b> | <b>3 215</b> | <b>3 300</b> | <b>0</b> | <b>0</b>      | <b>13 436</b> | <b>8 287</b>        | <b>11 587</b>         |
| <b>FINANCEMENT</b>               |               |              |              |              |              |          |               |               |                     |                       |
| Gouvernement provincial          | 1 099         | 1 369        | 1 622        | 1 900        | 1 950        | 0        | 0             | 7 939         | 4 891               | 6 841                 |
| Gouvernement fédéral             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0        | 0             | 0             | 0                   | 0                     |
| Agglomération de Montréal        | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0        | 0             | 0             | 0                   | 0                     |
| STM                              | 751           | 952          | 1 129        | 1 315        | 1 350        | 0        | 0             | 5 497         | 3 396               | 4 746                 |
| <b>Total</b>                     | <b>1 849</b>  | <b>2 321</b> | <b>2 731</b> | <b>3 215</b> | <b>3 300</b> | <b>0</b> | <b>0</b>      | <b>13 436</b> | <b>8 287</b>        | <b>11 587</b>         |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |               |              |              |              |              |          |               |               | <b>59 %</b>         |                       |

**FICHE DE PROJET  
BUS-10**

**Numéro de projet STM**  
ING.14.00.01

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-846

**Programme d'aide**  
DÉCRET – Fonds vert

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Cité-Mobilité**

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 cet 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 ». Le programme Cité-Mobilité comprend de nouvelles technologies conçues par Volvo, dont des véhicules à propulsion 100 % électriques et rechargeables par « biberonnage », permettant ainsi d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les taux d'émission de GES. Dans le cadre du projet Cité-Mobilité de Montréal, trois bus Nova Bus LFSe 100 % électriques d'un format de 12 mètres seront mis en service. L'autonomie de ces véhicules en service sera obtenue 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 type de projets de démonstration permettra de tester de nouvelles technologies dans les conditions réelles d'exploitation et d'évaluer les impacts sur la planification, les opérations, l'entretien, les coûts et, surtout, l'amélioration du service à la clientèle. De plus, cela permettra de connaître les impacts sur nos infrastructures afin de planifier les interventions qui seraient requises, dans le cas où ce type de technologie serait déployé dans l'ensemble de notre réseau.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018       | 2019       | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|------------|------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 4 689            | 7 818        | 1 106        | 906        | 1 015      | 0        | 0                | 15 533          | 9 829                  | 10 844                   |
| Non capitalisable                | 753              | 411          | 269          | 48         | - 37       | 0        | 0                | 1 444           | 728                    | 691                      |
| <b>Total</b>                     | <b>5 442</b>     | <b>8 229</b> | <b>1 375</b> | <b>954</b> | <b>978</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>16 977</b>   | <b>10 557</b>          | <b>11 535</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 3 555            | 6 016        | 851          | 697        | 781        | 0        | 0                | 11 900          | 7 564                  | 8 345                    |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0            | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0            | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 887            | 2 213        | 524          | 257        | 197        | 0        | 0                | 5 077           | 2 993                  | 3 190                    |
| <b>Total</b>                     | <b>5 442</b>     | <b>8 229</b> | <b>1 375</b> | <b>954</b> | <b>978</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>16 977</b>   | <b>10 557</b>          | <b>11 535</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |            |            |          |                  |                 | <b>70 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-11**

**Numéro de projet STM**  
1935

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-143-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Reconstruction du Complexe Crémazie – phase de maintien 2013-2019**

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 autorisé que des travaux de maintien se poursuivent afin de garder les lieux sécuritaires.

Ce projet vise les livrables suivants :

- 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).

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017         | 2018         | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|--------------|--------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 288            | 0          | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 1 288           | 0                      | 0                        |
| Non capitalisable                | 1 266            | 989        | 1 080        | 1 050        | 0        | 0        | 0                | 4 384           | 3 118                  | 3 118                    |
| <b>Total</b>                     | <b>2 555</b>     | <b>989</b> | <b>1 080</b> | <b>1 050</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>5 673</b>    | <b>3 118</b>           | <b>3 118</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 366              | 0          | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 366             | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 485              | 0          | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 485             | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 150              | 0          | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 150             | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 553            | 989        | 1 080        | 1 050        | 0        | 0        | 0                | 4 671           | 3 118                  | 3 118                    |
| <b>Total</b>                     | <b>2 555</b>     | <b>989</b> | <b>1 080</b> | <b>1 050</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>5 673</b>    | <b>3 118</b>           | <b>3 118</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |              |              |          |          |                  |                 | <b>18 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-12**

**Numéro de projet STM**  
2152

**Numéro de projet MTQ**  
Non applicable

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-131-A

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages**

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'attache 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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018       | 2019       | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|------------|------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 4 489            | 1 069        | 4 058        | 551        | 543        | 0        | 0                | 10 711          | 5 678                  | 6 222                    |
| Non capitalisable                | 12               | 0            | 0            | 0          | 0          | 0        | 0                | 12              | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>4 501</b>     | <b>1 069</b> | <b>4 058</b> | <b>551</b> | <b>543</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>10 723</b>   | <b>5 678</b>           | <b>6 222</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0            | 0            | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0            | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0            | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 4 501            | 1 069        | 4 058        | 551        | 543        | 0        | 0                | 10 723          | 5 678                  | 6 222                    |
| <b>Total</b>                     | <b>4 501</b>     | <b>1 069</b> | <b>4 058</b> | <b>551</b> | <b>543</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>10 723</b>   | <b>5 678</b>           | <b>6 222</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |            |            |          |                  |                 | <b>0 %</b>             |                          |

**FICHE DE PROJET  
BUS-13**

**Numéro de projet STM**  
350001

**Numéro de projet MTQ**  
154-00-1169

**Numéro de R.E. / Fin.**  
CA-113

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %, PAGTCP – 100 %, FONDS ROUTIER

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Programme de mesures préférentielles pour bus**

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 sur 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.

En décembre 2014, l'île de Montréal comportait 208,7 km de mesures préférentielles bus, dont 185 km de voies réservées et 127 intersections munies de feux prioritaires. Un ajout d'environ 50 km est prévu en 2015. 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 et 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 2016, d'un système de détection en temps réel des bus (réalisé de concert avec le projet Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur – 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 (p. ex., Parc, Côte-des-Neiges, René-Lévesque).

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |               |               |               |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 20 334           | 11 448        | 12 485        | 18 521        | 12 494        | 11 436        | 0                | 86 719          | 42 455                 | 66 385                   |
| Non capitalisable                | 0                | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>20 334</b>    | <b>11 448</b> | <b>12 485</b> | <b>18 521</b> | <b>12 494</b> | <b>11 436</b> | <b>0</b>         | <b>86 719</b>   | <b>42 455</b>          | <b>66 385</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |               |               |               |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 15 812           | 8 190         | 7 997         | 12 409        | 7 754         | 7 393         | 0                | 59 556          | 28 597                 | 43 744                   |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 4 522            | 3 259         | 4 488         | 6 111         | 4 739         | 4 043         | 0                | 27 163          | 13 858                 | 22 641                   |
| <b>Total</b>                     | <b>20 334</b>    | <b>11 448</b> | <b>12 485</b> | <b>18 521</b> | <b>12 494</b> | <b>11 436</b> | <b>0</b>         | <b>86 719</b>   | <b>42 455</b>          | <b>66 385</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |               |               |               |                  |                 | <b>69 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-14**

**Numéro de projet STM**  
529995

**Numéro de projet MTQ**  
154-13-1202

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-143-B

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 – 100 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Reconstruction du Complexe Crémazie**

Construit en 1948, le Complexe Crémazie est un atelier abritant principalement 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, de le rendre conforme à la réglementation en vigueur et d'augmenter sa polyvalence, et afin de l'adapter aux besoins d'entretien actuels et futurs en fonction des nouvelles technologies (bus articulés, hybrides, électriques, trolleybus).

Étant donné l'envergure des travaux, il a été décidé de démolir le bâtiment actuel et de construire un nouveau complexe de près de 40 000 m<sup>2</sup>.

Le Complexe Crémazie ne peut cesser ses opérations. Ainsi, sa reconstruction se déroulera en deux phases. Le lancement de l'appel d'offres est prévu pour janvier 2016. La fin des travaux est prévue au mois de juin 2019 et les derniers déménagements seront réalisés au mois de septembre 2019.

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

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | 2020      | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |               |               |           |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 15 375           | 30 813        | 65 147        | 33 936        | 41 149        | 94        | 0                | 186 514         | 129 896                | 171 139                  |
| Non capitalisable                | 1 282            | 1 080         | 1 326         | 1 496         | 1 060         | 0         | 0                | 6 244           | 3 902                  | 4 962                    |
| <b>Total</b>                     | <b>16 657</b>    | <b>31 893</b> | <b>66 473</b> | <b>35 432</b> | <b>42 209</b> | <b>94</b> | <b>0</b>         | <b>192 758</b>  | <b>133 798</b>         | <b>176 101</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |               |               |           |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 5 606            | 10 978        | 23 328        | 11 167        | 15 040        | 34        | 0                | 66 153          | 45 473                 | 60 547                   |
| Gouvernement fédéral             | 7 431            | 14 553        | 30 922        | 14 803        | 19 937        | 46        | 0                | 87 692          | 60 278                 | 80 260                   |
| Agglomération de Montréal        | 2 301            | 4 506         | 9 573         | 4 583         | 6 172         | 14        | 0                | 27 149          | 18 662                 | 24 848                   |
| STM                              | 1 319            | 1 856         | 2 650         | 4 879         | 1 060         | 0         | 0                | 11 764          | 9 385                  | 10 446                   |
| <b>Total</b>                     | <b>16 657</b>    | <b>31 893</b> | <b>66 473</b> | <b>35 432</b> | <b>42 209</b> | <b>94</b> | <b>0</b>         | <b>192 758</b>  | <b>133 798</b>         | <b>176 101</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |               |               |           |                  |                 | <b>94 %</b>            |                          |



**FICHE DE PROJET**  
**BUS-15**

**Numéro de projet STM**  
IFR-01316

**Numéro de projet MTQ**  
154-10-0459

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-126-B

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Centralisation des systèmes d'alarme incendie**

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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016     | 2017       | 2018       | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|----------|------------|------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |          |            |            |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 116              | 0        | 169        | 659        | 0        | 0        | 0                | 945             | 829                    | 829                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0        | 0          | 0          | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>116</b>       | <b>0</b> | <b>169</b> | <b>659</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>945</b>      | <b>829</b>             | <b>829</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |          |            |            |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0        | 115        | 468        | 0        | 0        | 0                | 582             | 582                    | 582                      |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0        | 0          | 0          | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0        | 0          | 0          | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 116              | 0        | 55         | 192        | 0        | 0        | 0                | 362             | 246                    | 246                      |
| <b>Total</b>                     | <b>116</b>       | <b>0</b> | <b>169</b> | <b>659</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>945</b>      | <b>829</b>             | <b>829</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |          |            |            |          |          |                  |                 | <b>62 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**BUS-16**

**Numéro de projet STM**

IFR-01424

Nouveau

**Numéro de projet MTQ**

En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**

R-157-B

**Programme d'aide**

Non admissible

**Catégorie d'actif**

Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**

Maintien

**Phase**

Préparation

**Modification – éclairage et passerelle**

Les neufs chambres à peinture du centre de carrosserie Legendre ont une configuration déficiente et la localisation actuelle des passerelles d'entretien ne permet pas d'accéder à certains équipements qui nécessitent une inspection ou un entretien. De plus, il n'est pas possible d'accéder aux appareils d'éclairage pour en faire le relampage.

Une étude structurale a été réalisée afin de démontrer que les chambres à peinture n'ont pas la capacité nécessaire pour soutenir les passerelles actuelles et qu'elles requièrent des améliorations. Cette étude démontre également qu'il est plus économique de remplacer les passerelles actuelles plutôt que de les renforcer.

Les trois principaux livrables inclus dans le projet sont :

- ▶ Remplacer les passerelles d'entretien actuelles par des passerelles conformes et qui permettent l'accès aux équipements nécessitant un entretien ou une inspection;
- ▶ Installer de nouveaux appareils d'éclairage accessibles pour le relampage;
- ▶ Relocaliser divers équipements en hauteur.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017       | 2018      | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|------------|-----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |            |           |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 0                | 516        | 279        | 39        | 0        | 0        | 0                | 835             | 835                    | 835                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0          | 0         | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>0</b>         | <b>516</b> | <b>279</b> | <b>39</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>835</b>      | <b>835</b>             | <b>835</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |            |           |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0          | 0          | 0         | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0          | 0          | 0         | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0          | 0          | 0         | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 0                | 516        | 279        | 39        | 0        | 0        | 0                | 835             | 835                    | 835                      |
| <b>Total</b>                     | <b>0</b>         | <b>516</b> | <b>279</b> | <b>39</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>835</b>      | <b>835</b>             | <b>835</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |            |           |          |          |                  | <b>0 %</b>      |                        |                          |

# RÉSEAU DU MÉTRO

## ACTIFS AU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2015

|            |   |
|------------|---|
| <b>4</b>   | lignes de métro — <b>71</b> km de voies   |
| <b>68</b>  | stations — <b>132</b> édicules  |
| <b>759</b> | voitures de métro<br>— <b>336</b> MR-63 mises en service en 1966<br>— <b>423</b> MR-73 mises en service en 1976 |
| <b>82</b>  | tunnels, inter-stations, arrière-gares et raccordements   |
| <b>296</b> | escaliers mécaniques — <b>2</b> trottoirs roulants  |
| <b>29</b>  | ascenseurs répartis dans 10 stations  |
| <b>441</b> | pompes  |
| <b>331</b> | km de rails, pistes de roulement et barres de guidage   |
| <b>6</b>   | garages de service et <b>3</b> ateliers de réparation   |
| <b>1</b>   | laveur de voitures de métro   |
| <b>119</b> | véhicules de travaux, plateformes ferroviaires et chariots  |
| <b>88</b>  | postes de ventilation mécanique   |

|   |   |
|---|---|
| <b>107</b>                                | postes de ventilation naturelle   |
| <b>63</b>                                 | postes de redressement  |
| <b>186</b>                                | postes secondaires de distribution  |
| <b>7</b>                                  | postes de district  |
| <b>158</b>                                | ventilateurs — <b>4</b> ventilateurs jet  |
| <b>214</b>                                | km de câblage 12 kVca<br>— <b>152</b> km de câblage 25 kVca<br>— <b>136</b> km de câblage 750 Vcc |
| <b>206</b>                                | appareils de voie   |
| <b>105</b>                                | œuvres d'art  |
| <b>ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION</b> |   |
| <b>719</b>                                | portillons et tourniquets   |
| <b>173</b>                                | distributrices automatiques de titres   |
| <b>113</b>                                | systèmes intégrés de vente de titres en loge (changeurs)  |

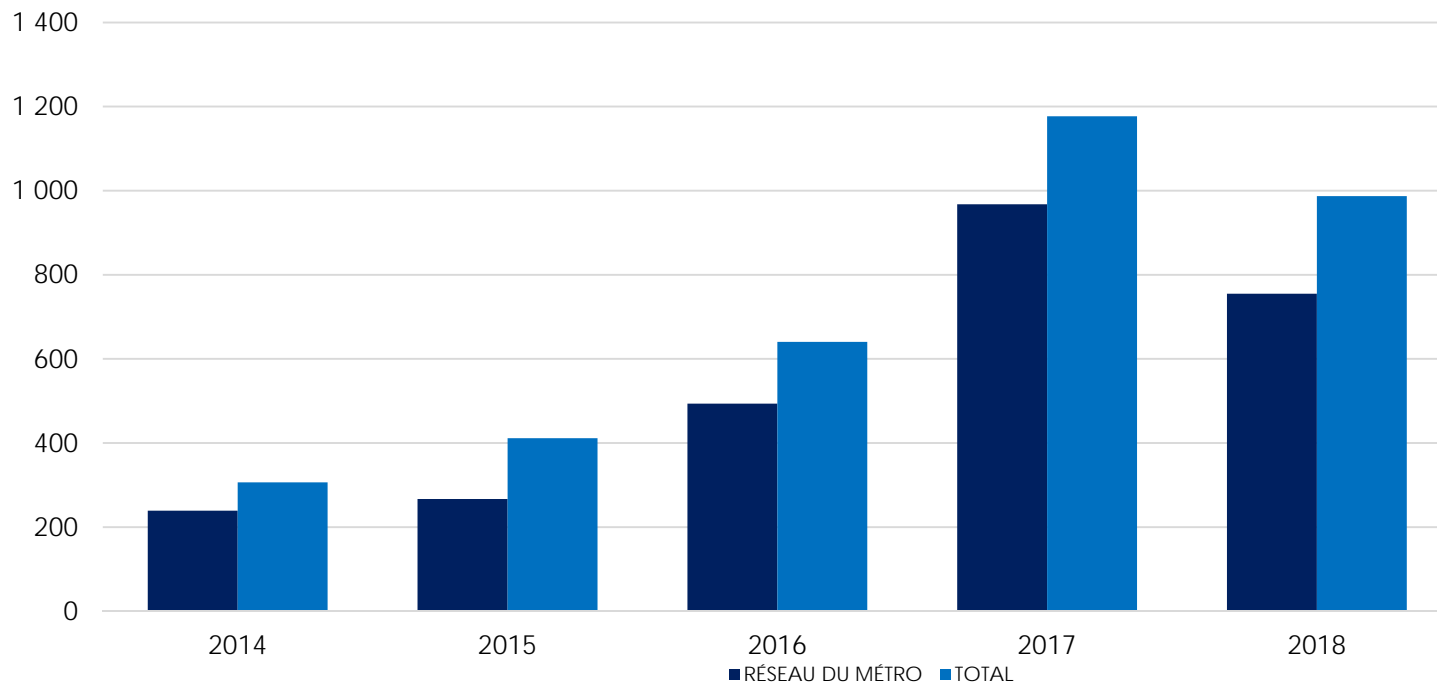
# SOMMAIRE

## SOMMAIRE

De 2016 à 2018, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente 79 % des investissements totaux de la STM, soit 2,2 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. Plus de 419 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-01, s'étendra jusqu'en 2020, 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 231 millions de dollars (46 % du coût du projet) de 2016 à 2018.

La phase IV de Réno-Systèmes, décrite à la fiche de projet MET-03, se veut une continuité de la phase III et a débuté en 2015. Un montant total de 583 millions de dollars y sera consacré. Pour la période 2016-2018, un montant de 184 millions y sera investi.

## MATÉRIEL ROULANT

La Société investira plus de 1,1 milliard de dollars dans son matériel roulant du métro de 2016 à 2018.

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-05). Ces nouvelles voitures AZUR seront plus performantes grâce à une capacité de transport accrue, à une meilleure fiabilité et à 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 près de 25 millions de dollars au cours des trois prochaines années. L'ensemble du projet est décrit à la fiche de projet MET-08.

## PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Avec ses quatre lignes, ses 68 stations et ses 71 kilomètres de tunnels, le réseau du métro actuel représente un actif d'environ 21 milliards de dollars qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement de systèmes et d'équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier. Les investissements prévus pour les trois prochaines années s'élèvent à 656 millions de dollars.

Parmi ces investissements, le projet Garage Côte-Vertu vise la construction d'un garage. Ce projet de développement, évalué au coût de 350 millions de dollars, demandera des ressources estimées à 280 millions de dollars au cours des prochaines années. Tel qu'il est prévu dans les plans de développement du réseau du métro, le projet consiste à ajouter 10 positions de garage supplémentaires permettant de répondre aux besoins futurs (fiche MET-20).

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira une somme de 60 millions de dollars pour 2016-2018 en vue de continuer 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-16 et MET-17) amorcé en 2011 vise le maintien de l'intégrité des infrastructures et l'amélioration de l'accessibilité universelle et du sentiment de sécurité de la clientèle. La STM prévoit investir plus de 543 millions de dollars dans ces deux programmes, dont 189 millions de dollars entre 2016 et 2018. De plus, les travaux à la station Berri-UQAM se continueront (fiche MET-11) et nécessitent une réfection majeure pour un investissement total de 87 millions de dollars, dont 36 millions de dollars seront déboursés au cours des trois prochaines années.

La STM développera un deuxième lien permettant l'accès direct au transport en commun pour les futurs utilisateurs du campus Glen (Centre universitaire de santé McGill – CUSM), situé au sud de la station de métro Vendôme. Ce projet est évalué à plus de 67 millions de dollars (fiches MET-09 et MET-10).

Finalement, un projet de réaménagement intérieur et de l'enveloppe du bâtiment situé au 2000 Berri nécessitera un investissement de 37 millions de dollars, dont 31 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Parmi les travaux, une réfection visant à corriger les infiltrations d'eau sera faite afin de préserver adéquatement cette infrastructure (fiche MET-14).

# TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

## AUTORISÉS

(en milliers de dollars)

|  | 2015<br>et avant | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet  | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|--|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>   |                  |                |                |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| MET-01 No: 290013<br>Réno-Systèmes - phase III   | 250 624          | 108 942        | 73 416         | 48 882         | 18 135         | 0              | 0                | 500 000          | 231 240                | 249 376                  |
| MET-02 No: 683229<br>Mise à niveau des moteurs de traction des voitures MR-73  | 7 852            | 3 426          | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 11 278           | 3 426                  | 3 426                    |
| MET-03 No: 850025<br>Réno-Systèmes - phase IV  | 2 037            | 11 691         | 64 640         | 107 349        | 136 693        | 113 724        | 146 358          | 582 491          | 183 680                | 434 096                  |
| MET-04 No: IFR-01563<br>Plateau Youville et complexe Crémazie: Centralisation des compresseurs   | 71               | 857            | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 928              | 857                    | 857                      |
| <b>Sous-total</b>  | <b>260 584</b>   | <b>124 916</b> | <b>138 057</b> | <b>156 230</b> | <b>154 828</b> | <b>113 724</b> | <b>146 358</b>   | <b>1 094 697</b> | <b>419 203</b>         | <b>687 754</b>           |
| <b>Matériel roulant</b>  |                  |                |                |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| MET-05 No: 230005<br>Acquisition des voitures de métro AZUR  | 531 858          | 208 496        | 528 625        | 380 878        | 18 009         | 263 476        | 0                | 1 931 342        | 1 117 998              | 1 399 484                |
| MET-06 No: 683191<br>Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II   | 1 607            | 334            | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 1 940            | 334                    | 334                      |
| MET-07 No: 683204<br>Remplacement des composants des portes des voitures de métro MR-73  | 6 084            | 531            | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 6 615            | 531                    | 531                      |
| MET-08 No: 851404<br>Remplacement des véhicules de travaux par des locotracteurs électriques   | 578              | 3 709          | 20 772         | 0              | 0              | 0              | 0                | 25 059           | 24 481                 | 24 481                   |
| <b>Sous-total</b>  | <b>540 127</b>   | <b>213 069</b> | <b>549 396</b> | <b>380 878</b> | <b>18 009</b>  | <b>263 476</b> | <b>0</b>         | <b>1 964 956</b> | <b>1 143 343</b>       | <b>1 424 829</b>         |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>  |                  |                |                |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| MET-09 No: 100731 <span style="background-color: #ADD8E6; border: 1px solid #ADD8E6; padding: 2px;">Nouvel eau</span><br>Agrandissement de la station Vendôme - phase II | 2 495            | 7 592          | 18 980         | 25 307         | 9 490          | 0              | 0                | 63 864           | 51 879                 | 61 369                   |
| MET-10 No: 100732<br>Agrandissement de la station Vendôme - phase I  | 2 042            | 615            | 350            | 350            | 225            | 0              | 0                | 3 582            | 1 315                  | 1 540                    |
| MET-11 No: 1181<br>Station Berri-UQAM: réfection majeure - phase I   | 50 800           | 15 653         | 18 530         | 2 000          | 0              | 0              | 0                | 86 982           | 36 182                 | 36 182                   |
| MET-12 No: 1488<br>Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé   | 10 926           | 44             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 10 970           | 44                     | 44                       |



# TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

| AUTORISÉS<br><i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016           | 2017           | 2018           | 2019           | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet  | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|---|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------------|--------------------------|
| MET-13 No: 186<br>Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel  | 1 366            | 580            | 129            | 0              | 0              | 0              | 0                | 2 075            | 709                    | 709                      |
| MET-14 No: 2140 <b>Nouveau</b><br>Rénovation de l'édifice du 2000 Berri   | 1 939            | 4 922          | 11 421         | 12 957         | 0              | 0              | 0                | 31 239           | 29 300                 | 29 300                   |
| MET-15 No: 230006<br>Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR                    | 153 934          | 19 709         | 27 288         | 12 861         | 3 985          | 42 550         | 0                | 260 328          | 59 859                 | 106 394                  |
| MET-16 No: 634371<br>Réno-Infrastructures - phase I   | 135 980          | 40 000         | 30 000         | 35 577         | 0              | 0              | 0                | 241 557          | 105 577                | 105 577                  |
| MET-17 No: 634372<br>Réno-Infrastructures - phase II  | 0                | 2 510          | 20 100         | 60 267         | 80 537         | 80 537         | 58 050           | 302 000          | 82 877                 | 243 950                  |
| MET-18 No: 721709<br>Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements                                    | 335              | 977            | 1 077          | 1 088          | 0              | 0              | 0                | 3 477            | 3 142                  | 3 142                    |
| MET-19 No: 822000<br>Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs                                     | 3 400            | 695            | 668            | 0              | 0              | 0              | 0                | 4 764            | 1 364                  | 1 364                    |
| MET-20 No: GPM.01.50.00 <b>Nouveau</b><br>Garage Côte-Vertu   | 18 244           | 52 101         | 132 852        | 95 179         | 51 782         | 0              | 0                | 350 158          | 280 131                | 331 913                  |
| MET-21 No: IFR-01476<br>Tour Grande révision: réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale | 60               | 0              | 73             | 583            | 32             | 0              | 0                | 748              | 656                    | 688                      |
| <b>Sous-total</b>   | <b>381 521</b>   | <b>145 399</b> | <b>261 469</b> | <b>246 168</b> | <b>146 050</b> | <b>123 087</b> | <b>58 050</b>    | <b>1 361 743</b> | <b>653 035</b>         | <b>922 172</b>           |
| <b>TOTAL - AUTORISÉS</b>  | <b>1 167 068</b> | <b>479 282</b> | <b>947 204</b> | <b>781 433</b> | <b>316 775</b> | <b>499 200</b> | <b>203 858</b>   | <b>4 394 820</b> | <b>2 207 919</b>       | <b>3 023 893</b>         |
| Cap   | 15 164           | 4 101          | 1 719          | 1 843          | 2 113          | 1 087          | 550              | 26 576           | 7 663                  | 10 862                   |
| Non cap   | 1 182 232        | 483 383        | 948 922        | 783 276        | 318 888        | 500 286        | 204 408          | 4 421 396        | 2 215 581              | 3 034 755                |
| <b>Total</b>  | <b>1 182 232</b> | <b>483 383</b> | <b>948 922</b> | <b>783 276</b> | <b>318 888</b> | <b>500 286</b> | <b>204 408</b>   | <b>4 421 396</b> | <b>2 215 581</b>       | <b>3 034 755</b>         |
| <b>EN DÉFINITION</b><br><i>(en milliers de dollars)</i>   |                  |                |                |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| <b>Patrimoine immobilier et infrastructures</b>   |                  |                |                |                |                |                |                  |                  |                        |                          |
| No: EEF.14.00.02<br>Agrandissement de l'atelier de la voie Viau   | 1 000            | 2 386          | 12 206         | 12 481         | 7 292          | 0              | 0                | 35 364           | 27 072                 | 34 364                   |
| No: EEF.14.00.04<br>Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest   | 500              | 5 500          | 6 000          | 40 000         | 40 000         | 8 000          | 0                | 100 000          | 51 500                 | 99 500                   |
| No: GPM.15.00.02<br>Capacité électrique Poste de district Legendre  | 0                | 5 250          | 17 500         | 12 250         | 0              | 0              | 0                | 35 000           | 35 000                 | 35 000                   |
| <b>Sous-total</b>   | <b>1 500</b>     | <b>13 136</b>  | <b>35 706</b>  | <b>64 731</b>  | <b>47 292</b>  | <b>8 000</b>   | <b>0</b>         | <b>170 364</b>   | <b>113 572</b>         | <b>168 864</b>           |
| <b>TOTAL - EN DÉFINITION</b>  | <b>1 500</b>     | <b>13 136</b>  | <b>35 706</b>  | <b>64 731</b>  | <b>47 292</b>  | <b>8 000</b>   | <b>0</b>         | <b>170 364</b>   | <b>113 572</b>         | <b>168 864</b>           |
| Cap   | 0                | 0              | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                      | 0                        |
| Non cap   | 1 500            | 13 136         | 35 706         | 64 731         | 47 292         | 8 000          | 0                | 170 364          | 113 572                | 168 864                  |
| <b>Total</b>  | <b>1 500</b>     | <b>13 136</b>  | <b>35 706</b>  | <b>64 731</b>  | <b>47 292</b>  | <b>8 000</b>   | <b>0</b>         | <b>170 364</b>   | <b>113 572</b>         | <b>168 864</b>           |
| <b>RÉSEAU DU MÉTRO - TOTAL</b>  | <b>1 168 568</b> | <b>492 417</b> | <b>982 909</b> | <b>846 164</b> | <b>364 067</b> | <b>507 200</b> | <b>203 858</b>   | <b>4 565 184</b> | <b>2 321 490</b>       | <b>3 192 758</b>         |
| Cap   | 15 164           | 4 101          | 1 719          | 1 843          | 2 113          | 1 087          | 550              | 26 576           | 7 663                  | 10 862                   |
| Non cap   | 1 183 733        | 496 519        | 984 628        | 848 006        | 366 180        | 508 286        | 204 408          | 4 591 760        | 2 329 153              | 3 203 619                |
| <b>Total</b>  | <b>1 183 733</b> | <b>496 519</b> | <b>984 628</b> | <b>848 006</b> | <b>366 180</b> | <b>508 286</b> | <b>204 408</b>   | <b>4 591 760</b> | <b>2 329 153</b>       | <b>3 203 619</b>         |

**FICHE DE PROJET  
MET-01**

**Numéro de projet STM**  
290013

**Numéro de projet MTQ**  
154-09-0057

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-122

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %, FCC - 33,3 %

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Réno-Systèmes – phase III**

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 sont effectués en minimisant le plus possible 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 voie, 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;
- Une amélioration de l'accessibilité universelle.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016           | 2017          | 2018          | 2019          | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |                |               |               |               |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 250 624          | 108 942        | 73 416        | 48 882        | 18 136        | 0        | 0                | 500 000         | 231 240                | 249 376                  |
| Non capitalisable                | 0                | 0              | 0             | 0             | 0             | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>250 624</b>   | <b>108 942</b> | <b>73 416</b> | <b>48 882</b> | <b>18 136</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>500 000</b>  | <b>231 240</b>         | <b>249 376</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |                |               |               |               |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 130 840          | 55 546         | 36 892        | 11 450        | 13 602        | 0        | 0                | 248 329         | 103 888                | 117 489                  |
| Gouvernement fédéral             | 75 823           | 34 881         | 24 277        | 14 769        | 0             | 0        | 0                | 149 700         | 73 877                 | 73 877                   |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0              | 0             | 0             | 0             | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 43 961           | 18 515         | 12 297        | 22 663        | 4 534         | 0        | 0                | 101 971         | 53 475                 | 58 010                   |
| <b>Total</b>                     | <b>250 624</b>   | <b>108 942</b> | <b>73 416</b> | <b>48 882</b> | <b>18 136</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>500 000</b>  | <b>231 240</b>         | <b>249 376</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |                |               |               |               |          |                  | <b>80 %</b>     |                        |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-02**

**Numéro de projet STM**  
683229

**Numéro de projet MTQ**  
154-14-7105

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-145

**Programme d'aide**  
PAGTCP - 75 %

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

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

Le nombre de moteurs retirés pour avaries en raison de l'état de fatigue de cette composante du train MR-73 est en constante augmentation depuis 2007. De plus, la consommation des moteurs causée par le vieillissement et demandant une intervention majeure a presque doublé en 2012 comparativement à 2011.

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

Pour assurer le maintien de l'offre de service métro dans l'immédiat et pour les années à venir, nous devons remédier à la situation en procédant au rembobinage et en refaisant une isolation complète des 1 162 induits de moteur de traction MR-73 et des 1 068 carcasses de moteur de traction MR-73 dans les plus brefs délais.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 7 852            | 3 426        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 11 278          | 3 426                  | 3 426                    |
| Non capitalisable                | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>7 852</b>     | <b>3 426</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>11 278</b>   | <b>3 426</b>           | <b>3 426</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 5 889            | 2 569        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 8 458           | 2 569                  | 2 569                    |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 963            | 856          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 819           | 856                    | 856                      |
| <b>Total</b>                     | <b>7 852</b>     | <b>3 426</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>11 278</b>   | <b>3 426</b>           | <b>3 426</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |          |          |          |          |                  |                 | <b>75 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-03**

**Numéro de projet STM**  
850025

**Numéro de projet MTQ**  
154-17-7107

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-149

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Réno-Systèmes – phase IV**

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 (ventilation, ascenseurs), les équipements de voie, 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 en découlera :

- 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 du service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure);
- Une amélioration de l'accessibilité universelle.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018           | 2019           | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |                |                |                |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 115            | 10 115        | 63 064        | 105 773        | 135 116        | 113 174        | 146 358          | 574 716         | 178 952                | 427 242                  |
| Non capitalisable                | 922              | 1 576         | 1 576         | 1 576          | 1 577          | 550            | 0                | 7 775           | 4 728                  | 6 854                    |
| <b>Total</b>                     | <b>2 037</b>     | <b>11 691</b> | <b>64 640</b> | <b>107 349</b> | <b>136 693</b> | <b>113 724</b> | <b>146 357</b>   | <b>582 491</b>  | <b>183 680</b>         | <b>434 096</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |                |                |                |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 777              | 6 997         | 46 483        | 78 515         | 100 523        | 84 441         | 97 456           | 415 192         | 131 995                | 316 959                  |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0             | 0             | 0              | 0              | 0              | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 260            | 4 694         | 18 157        | 28 834         | 36 170         | 29 283         | 48 901           | 167 299         | 51 685                 | 117 138                  |
| <b>Total</b>                     | <b>2 037</b>     | <b>11 691</b> | <b>64 640</b> | <b>107 349</b> | <b>136 693</b> | <b>113 724</b> | <b>146 357</b>   | <b>582 491</b>  | <b>183 680</b>         | <b>434 096</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |                |                |                |                  |                 | <b>71 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-04**

**Numéro de projet STM**  
IFR-01563

**Numéro de projet MTQ**  
154-14-0912

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-147-B

**Programme d'aide**  
SOFIL 2 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Plateau Youville et Complexe Crémazie : Centralisation des compresseurs**

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 utilisés actuellement 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 :

- Améliorer la qualité d'air comprimé par le retrait de l'humidité;
- Diminuer la consommation énergétique;
- Éliminer le gaspillage d'eau potable;
- Répondre aux besoins des voitures AZUR;
- Prévoir pour les besoins futurs;
- Standardiser les futurs compresseurs;
- Récupérer l'énergie (chaleur des compresseurs = préchauffage des systèmes de ventilation de la GR).

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 71               | 857        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 928             | 857                    | 857                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>71</b>        | <b>857</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>928</b>      | <b>857</b>             | <b>857</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 23               | 217        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 240             | 217                    | 217                      |
| Gouvernement fédéral             | 30               | 288        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 318             | 288                    | 288                      |
| Agglomération de Montréal        | 9                | 89         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 98              | 89                     | 89                       |
| STM                              | 9                | 263        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 272             | 263                    | 263                      |
| <b>Total</b>                     | <b>71</b>        | <b>857</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>928</b>      | <b>857</b>             | <b>857</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |          |          |          |          |                  |                 | <b>71 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-05**

**Numéro de projet STM**  
230005

**Numéro de projet MTQ**  
154-02-1864

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-042-A

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance et développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Acquisition des voitures de métro AZUR**

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 l'expérience client (qualité de l'information, confort, ventilation, convivialité, sécurité), renforcera 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. À chaque extrémité des trains, les voitures sont aménagées de façon à pouvoir accommoder deux personnes en fauteuil roulant de type quadriporteur ou des vélos.

| Réception de 52 trains | 2015     | 2016      | 2017      | 2018      | Total     |
|------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Maintien               | 1        | 12        | 22        | 3         | 38        |
| Développement          |          |           |           | 14        | 14        |
| <b>Total</b>           | <b>1</b> | <b>12</b> | <b>22</b> | <b>17</b> | <b>52</b> |

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016           | 2017           | 2018           | 2019          | 2020           | 2021<br>et après | Total<br>Projet  | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|------------------|------------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |                |                |                |               |                |                  |                  |                        |                          |
| Capitalisable                    | 521 590          | 206 243        | 528 625        | 380 878        | 18 009        | 263 476        | 0                | 1 918 821        | 1 115 746              | 1 397 231                |
| Non capitalisable                | 10 268           | 2 252          | 0              | 0              | 0             | 0              | 0                | 12 521           | 2 252                  | 2 252                    |
| <b>Total</b>                     | <b>531 858</b>   | <b>208 496</b> | <b>528 625</b> | <b>380 878</b> | <b>18 009</b> | <b>263 476</b> | <b>0</b>         | <b>1 931 342</b> | <b>1 117 998</b>       | <b>1 399 484</b>         |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |                |                |                |               |                |                  |                  |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 381 955          | 153 943        | 396 182        | 285 401        | 13 243        | 197 391        | 0                | 1 428 115        | 835 526                | 1 046 160                |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0              | 0              | 0              | 0             | 0              | 0                | 0                | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0              | 0              | 0              | 0             | 0              | 0                | 0                | 0                      | 0                        |
| STM                              | 149 904          | 54 552         | 132 443        | 95 477         | 4 767         | 66 085         | 0                | 503 227          | 282 472                | 353 324                  |
| <b>Total</b>                     | <b>531 858</b>   | <b>208 496</b> | <b>528 625</b> | <b>380 878</b> | <b>18 009</b> | <b>263 476</b> | <b>0</b>         | <b>1 931 342</b> | <b>1 117 998</b>       | <b>1 399 484</b>         |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |                |                |                |               |                |                  |                  | <b>74 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-06**

**Numéro de projet STM**  
683191

**Numéro de projet MTQ**  
154-03-1071

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-104

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Performance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 607            | 334        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 940           | 334                    | 334                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>1 607</b>     | <b>334</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>1 940</b>    | <b>334</b>             | <b>334</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 1 205            | 250        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 455           | 250                    | 250                      |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 402              | 83         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 485             | 83                     | 83                       |
| <b>Total</b>                     | <b>1 607</b>     | <b>334</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>1 940</b>    | <b>334</b>             | <b>334</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |          |          |          |          |                  |                 | <b>75 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-07**

**Numéro de projet STM**  
683204

**Numéro de projet MTQ**  
154-09-0059

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-113-B

**Programme d'aide**  
SOFIL 1 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

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

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.

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 taux d'usure important.

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

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 6 084            | 531        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 6 615           | 531                    | 531                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>6 084</b>     | <b>531</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>6 615</b>    | <b>531</b>             | <b>531</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 943              | 82         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 025           | 82                     | 82                       |
| Gouvernement fédéral             | 4 198            | 366        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 4 564           | 366                    | 366                      |
| Agglomération de Montréal        | 943              | 82         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 025           | 82                     | 82                       |
| STM                              | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>6 084</b>     | <b>531</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>6 615</b>    | <b>531</b>             | <b>531</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |          |          |          |          |                  | <b>100 %</b>    |                        |                          |



**FICHE DE PROJET  
MET-08**

**Numéro de projet STM**  
851404

**Numéro de projet MTQ**  
154-14-7106

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-148

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Matériel roulant

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Remplacement des véhicules de travaux par des locotracteurs électriques**

Le service de la voie du métro utilise des véhicules de travaux sur rail 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, télécommunication, 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 de ces véhicules ont été remplacés au début de 2000, puisqu'ils avaient atteint leur fin de vie utile. Le présent projet vise le remplacement des 11 véhicules restants, soit sept draines et quatre tracteurs qui sont en fin de vie utile, par des locotracteurs électriques.

Actuellement, la STM utilise des véhicules de travaux fonctionnant au carburant 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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017          | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|---------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |               |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 523              | 3 580        | 20 772        | 0        | 0        | 0        | 0                | 24 876          | 24 352                 | 24 352                   |
| Non capitalisable                | 55               | 128          | 0             | 0        | 0        | 0        | 0                | 183             | 128                    | 128                      |
| <b>Total</b>                     | <b>578</b>       | <b>3 709</b> | <b>20 772</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>25 059</b>   | <b>24 481</b>          | <b>24 481</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |               |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 44               | 1 212        | 7 536         | 0        | 0        | 0        | 0                | 8 792           | 8 748                  | 8 748                    |
| Gouvernement fédéral             | 59               | 1 607        | 9 989         | 0        | 0        | 0        | 0                | 11 655          | 11 596                 | 11 596                   |
| Agglomération de Montréal        | 18               | 498          | 3 093         | 0        | 0        | 0        | 0                | 3 608           | 3 590                  | 3 590                    |
| STM                              | 457              | 392          | 154           | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 003           | 546                    | 546                      |
| <b>Total</b>                     | <b>578</b>       | <b>3 709</b> | <b>20 772</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>25 059</b>   | <b>24 481</b>          | <b>24 481</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |               |          |          |          |                  |                 | <b>96 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-09**

**Numéro de projet STM**  
100731 Nouveau

**Numéro de projet MTQ**  
154-14-7110

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-902-A

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 100 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Développement

**Phase**  
Préparation

**Agrandissement de la station Vendôme – phase II**

De concert avec le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et les ministères concernés, il a été décidé de construire un deuxième lien entre la station de métro Vendôme et le CUSM afin de mieux desservir les différentes clientèles concernées. Le CUSM a été mis en opération au printemps 2015.

La finalité du projet, réalisé dans le cadre d'un partenariat STM-CUSM-AMT, est de :

- ▶ Permettre l'accessibilité en transport en commun au site du CUSM, tout en intégrant les besoins opérationnels de la STM et de l'AMT.

Solution proposée :

- ▶ Ajouter un deuxième édicule et un deuxième lien piétonnier universellement accessible permettant de raccorder le CUSM au pôle intermodal Vendôme.

Les objectifs pour la STM sont de réaménager la station Vendôme pour :

- ▶ Améliorer l'exploitation de la station et la capacité d'accueil pour répondre à l'augmentation d'achalandage;
- ▶ Rendre la station accessible;
- ▶ Améliorer le temps-réponse pour l'évacuation de la station;
- ▶ Permettre le raccordement au réseau du métro d'un nouveau lien piétonnier avec le CUSM;
- ▶ Améliorer l'efficacité opérationnelle de la STM.

En mars 2015, le gouvernement désignait la STM comme gestionnaire et maître d'œuvre du projet complet (édicule et tunnel). De plus, le MTQ demandait à la STM de faire les études complémentaires afin de diminuer les risques pour la STM et de préciser les coûts du projet et son échéancier de réalisation.

Le concept proposé n'inclut aucune mise à jour des infrastructures de l'édicule existant, sauf les travaux qui ont été faits pour les mesures transitoires.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017          | 2018          | 2019         | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |               |               |              |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 2 131            | 7 592        | 18 980        | 25 307        | 9 490        | 0        | 0                | 63 500          | 51 879                 | 61 369                   |
| Non capitalisable                | 364              | 0            | 0             | 0             | 0            | 0        | 0                | 364             | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>2 495</b>     | <b>7 592</b> | <b>18 980</b> | <b>25 307</b> | <b>9 490</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>63 864</b>   | <b>51 879</b>          | <b>61 369</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |               |               |              |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 2 131            | 7 592        | 18 980        | 25 307        | 9 490        | 0        | 0                | 63 500          | 51 879                 | 61 369                   |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0             | 0             | 0            | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0             | 0             | 0            | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 364              | 0            | 0             | 0             | 0            | 0        | 0                | 364             | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>2 495</b>     | <b>7 592</b> | <b>18 980</b> | <b>25 307</b> | <b>9 490</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>63 864</b>   | <b>51 879</b>          | <b>61 369</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |               |               |              |          |                  | <b>99 %</b>     |                        |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-10**

**Numéro de projet STM**  
100732

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-902-B

**Programme d'aide**  
DÉCRET

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Développement

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Agrandissement de la station Vendôme – phase I**

Compte tenu de l'augmentation d'achalandage générée par l'implantation du 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 afin de gérer les flux de voyageurs à l'intérieur de la station et de faciliter la circulation ainsi que d'éventuelles évacuations en cas d'urgence.

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

- ▶ Éviter le reflux dans l'édicule sur la mezzanine, devant les tourniquets et sur les quais du métro, si la mezzanine est trop pleine, évacuer plus rapidement la station 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 en pointe du matin.

Ces mesures s'inscrivent dans le cadre du projet en cours visant à établir un lien piétonnier accessible entre le boulevard de Maisonneuve, le pôle intermodal de transport en commun et le site Glen du CUSM, et 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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017       | 2018       | 2019       | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|------------|------------|------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |            |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 915            | 615        | 350        | 350        | 225        | 0        | 0                | 3 455           | 1 315                  | 1 540                    |
| Non capitalisable                | 127              | 0          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0                | 127             | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>2 042</b>     | <b>615</b> | <b>350</b> | <b>350</b> | <b>225</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 582</b>    | <b>1 315</b>           | <b>1 540</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |            |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 1 886            | 615        | 350        | 350        | 225        | 0        | 0                | 3 426           | 1 315                  | 1 540                    |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 156              | 0          | 0          | 0          | 0          | 0        | 0                | 156             | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>2 042</b>     | <b>615</b> | <b>350</b> | <b>350</b> | <b>225</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 582</b>    | <b>1 315</b>           | <b>1 540</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |            |            |            |          |                  |                 | <b>96 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-11**

**Numéro de projet STM**  
1181

**Numéro de projet MTQ**  
154-07-2058

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-092

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase**

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 vieillissement avancé, tant au chapitre des finis architecturales 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 terminées, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques sont en cours. Ceux-ci sont 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, permettent d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter des réparations à la pièce, avec les dérangements qui s'ensuivent pour le personnel et la clientèle.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018         | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|--------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 50 728           | 15 603        | 18 530        | 2 000        | 0        | 0        | 0                | 86 860          | 36 132                 | 36 132                   |
| Non capitalisable                | 72               | 50            | 0             | 0            | 0        | 0        | 0                | 122             | 50                     | 50                       |
| <b>Total</b>                     | <b>50 800</b>    | <b>15 653</b> | <b>18 530</b> | <b>2 000</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>86 982</b>   | <b>36 182</b>          | <b>36 182</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 37 597           | 11 662        | 13 106        | -1 120       | 0        | 0        | 0                | 61 246          | 23 649                 | 23 649                   |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0             | 0             | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0             | 0             | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 13 202           | 3 991         | 5 423         | 3 120        | 0        | 0        | 0                | 25 736          | 12 534                 | 12 534                   |
| <b>Total</b>                     | <b>50 800</b>    | <b>15 653</b> | <b>18 530</b> | <b>2 000</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>86 982</b>   | <b>36 182</b>          | <b>36 182</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |              |          |          |                  |                 | <b>70 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-12**

**Numéro de projet STM**  
1488

**Numéro de projet MTQ**  
154-07-2054

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-128-A

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé**

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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016      | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |           |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 10 926           | 44        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 10 970          | 44                     | 44                       |
| Non capitalisable                | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>10 926</b>    | <b>44</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>10 970</b>   | <b>44</b>              | <b>44</b>                |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |           |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 6 658            | 33        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 6 692           | 33                     | 33                       |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 4 268            | 11        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 4 279           | 11                     | 11                       |
| <b>Total</b>                     | <b>10 926</b>    | <b>44</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>10 970</b>   | <b>44</b>              | <b>44</b>                |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |           |          |          |          |          |                  |                 | <b>61 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-13**

**Numéro de projet STM**  
186

**Numéro de projet MTQ**  
Non applicable

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-049-A

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel**

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 1 920 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

Ces travaux augmenteront la sécurité dans le métro.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017       | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 366            | 580        | 129        | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 075           | 709                    | 709                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>1 366</b>     | <b>580</b> | <b>129</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>2 075</b>    | <b>709</b>             | <b>709</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 366            | 580        | 129        | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 075           | 709                    | 709                      |
| <b>Total</b>                     | <b>1 366</b>     | <b>580</b> | <b>129</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>2 075</b>    | <b>709</b>             | <b>709</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |            |          |          |          |                  |                 | <b>0 %</b>             |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-14**

**Numéro de projet STM**  
2140 Nouveau

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-158-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Dette

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Rénovation de l'édifice du 2000 Berri**

De nombreuses études menées entre 2002 et 2014 ont permis de déceler des problématiques relatives à la composition du mur extérieur de l'édifice, ce qui cause d'importantes infiltrations d'eau et d'air. Cette présence d'eau en continue dans le mur a entraîné, sur une longue période, une détérioration majeure des éléments constructifs, tels que les ancrages de la maçonnerie, le rejointoiement de mortier et l'isolation. L'enveloppe doit être remplacée, car elle est dégradée au-delà des possibilités d'entretien.

Le projet consiste au remplacement complet de l'enveloppe, de la fenestration sur les quatre façades du bâtiment, de la mise à niveau des systèmes mécaniques et électriques du bâtiment, de la mise aux normes des blocs sanitaires, ainsi qu'au réaménagement partiel des aires de travail des sept étages.

La réalisation de ce projet permettra de réduire le déficit de maintien d'actifs et les frais d'entretien, incluant les coûts pour le chauffage et la consommation d'eau. Ce projet permettra de créer 58 postes de travail supplémentaires.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017          | 2018          | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|---------------|---------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |               |               |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 939            | 4 922        | 11 421        | 12 957        | 0        | 0        | 0                | 31 239          | 29 300                 | 29 300                   |
| Non capitalisable                | 0                | 0            | 0             | 0             | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>1 939</b>     | <b>4 922</b> | <b>11 421</b> | <b>12 957</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>31 239</b>   | <b>29 300</b>          | <b>29 300</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |               |               |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 16               | 1 234        | 3 699         | 4 263         | 0        | 0        | 0                | 9 212           | 9 196                  | 9 196                    |
| Gouvernement fédéral             | 21               | 1 636        | 4 903         | 5 651         | 0        | 0        | 0                | 12 211          | 12 191                 | 12 191                   |
| Agglomération de Montréal        | 6                | 507          | 1 518         | 1 750         | 0        | 0        | 0                | 3 781           | 3 774                  | 3 774                    |
| STM                              | 1 896            | 1 545        | 1 301         | 1 292         | 0        | 0        | 0                | 6 035           | 4 139                  | 4 139                    |
| <b>Total</b>                     | <b>1 939</b>     | <b>4 922</b> | <b>11 421</b> | <b>12 957</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>31 239</b>   | <b>29 300</b>          | <b>29 300</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |               |               |          |          |                  |                 | <b>81 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-15**

**Numéro de projet STM**  
230006

**Numéro de projet MTQ**  
154-02-1864

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-042-B

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Modification des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR**

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.

Le projet consiste 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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018          | 2019         | 2020          | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |               |              |               |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 150 632          | 19 678        | 27 288        | 12 861        | 3 985        | 42 550        | 0                | 256 994         | 59 827                 | 106 362                  |
| Non capitalisable                | 3 302            | 32            | 0             | 0             | 0            | 0             | 0                | 3 334           | 32                     | 32                       |
| <b>Total</b>                     | <b>153 934</b>   | <b>19 709</b> | <b>27 288</b> | <b>12 861</b> | <b>3 985</b> | <b>42 550</b> | <b>0</b>         | <b>260 328</b>  | <b>59 859</b>          | <b>106 394</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |               |              |               |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 111 597          | 14 751        | 18 296        | 9 641         | 2 989        | 31 912        | 0                | 189 187         | 42 688                 | 77 589                   |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0             | 0             | 0             | 0            | 0             | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0             | 0             | 0             | 0            | 0             | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 42 337           | 4 958         | 8 992         | 3 220         | 996          | 10 637        | 0                | 71 141          | 17 171                 | 28 805                   |
| <b>Total</b>                     | <b>153 934</b>   | <b>19 709</b> | <b>27 288</b> | <b>12 861</b> | <b>3 985</b> | <b>42 550</b> | <b>0</b>         | <b>260 328</b>  | <b>59 859</b>          | <b>106 394</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |               |              |               |                  |                 | <b>73 %</b>            |                          |



**FICHE DE PROJET**  
**MET-16**

**Numéro de projet STM**  
634371

**Numéro de projet MTQ**  
154-09-0058

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-121

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Réno-Infrastructures – phase I**

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 et 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 l'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.

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

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017          | 2018          | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |               |               |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 135 926          | 39 947        | 29 957        | 35 577        | 0        | 0        | 0                | 241 407         | 105 481                | 105 481                  |
| Non capitalisable                | 54               | 53            | 43            | 0             | 0        | 0        | 0                | 150             | 96                     | 96                       |
| <b>Total</b>                     | <b>135 980</b>   | <b>40 000</b> | <b>30 000</b> | <b>35 577</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>241 557</b>  | <b>105 577</b>         | <b>105 577</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |               |               |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 99 828           | 29 269        | 21 917        | 19 091        | 0        | 0        | 0                | 170 105         | 70 277                 | 70 277                   |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0             | 0             | 0             | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0             | 0             | 0             | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 36 152           | 10 731        | 8 083         | 16 486        | 0        | 0        | 0                | 71 452          | 35 300                 | 35 300                   |
| <b>Total</b>                     | <b>135 980</b>   | <b>40 000</b> | <b>30 000</b> | <b>35 577</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>241 557</b>  | <b>105 577</b>         | <b>105 577</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |               |               |          |          |                  |                 | <b>70 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-17**

**Numéro de projet STM**  
634372

**Numéro de projet MTQ**  
154-14-7108

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-154

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

**Réno-Infrastructures – phase II**

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).

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |               |               |               |               |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 0                | 2 500        | 20 000        | 60 000        | 80 000        | 80 000        | 57 500           | 300 000         | 82 500                 | 242 500                  |
| Non capitalisable                | 0                | 10           | 100           | 267           | 537           | 537           | 550              | 2 000           | 377                    | 1 450                    |
| <b>Total</b>                     | <b>0</b>         | <b>2 510</b> | <b>20 100</b> | <b>60 267</b> | <b>80 537</b> | <b>80 537</b> | <b>58 050</b>    | <b>302 000</b>  | <b>82 877</b>          | <b>243 950</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |               |               |               |               |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 1 794        | 14 353        | 42 759        | 56 962        | 56 962        | 33 108           | 205 939         | 58 906                 | 172 830                  |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 57 500           | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0             | 0             | 0             | 0             | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 0                | 716          | 5 747         | 17 508        | 23 575        | 23 575        | 24 942           | 96 061          | 23 971                 | 71 120                   |
| <b>Total</b>                     | <b>0</b>         | <b>2 510</b> | <b>20 100</b> | <b>60 267</b> | <b>80 537</b> | <b>80 537</b> | <b>58 050</b>    | <b>302 000</b>  | <b>82 877</b>          | <b>243 950</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |               |               |               |               |                  |                 | <b>68 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET  
MET-18**

**Numéro de projet STM**  
721709

**Numéro de projet MTQ**  
154-09-0069

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-053-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Dette

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien

**Phase**  
Préparation

**Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements**

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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017         | 2018         | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|--------------|--------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 335              | 977        | 1 077        | 1 088        | 0        | 0        | 0                | 3 477           | 3 142                  | 3 142                    |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>335</b>       | <b>977</b> | <b>1 077</b> | <b>1 088</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 477</b>    | <b>3 142</b>           | <b>3 142</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 275        | 289          | 303          | 0        | 0        | 0                | 867             | 867                    | 867                      |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 365        | 383          | 402          | 0        | 0        | 0                | 1 150           | 1 150                  | 1 150                    |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 113        | 119          | 124          | 0        | 0        | 0                | 356             | 356                    | 356                      |
| STM                              | 335              | 224        | 286          | 258          | 0        | 0        | 0                | 1 103           | 768                    | 768                      |
| <b>Total</b>                     | <b>335</b>       | <b>977</b> | <b>1 077</b> | <b>1 088</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 477</b>    | <b>3 142</b>           | <b>3 142</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |              |              |          |          |                  |                 | <b>68 %</b>            |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-19**

**Numéro de projet STM**  
822000

**Numéro de projet MTQ**  
Non applicable

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-086-A

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs**

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.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016       | 2017       | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|------------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 3 400            | 695        | 668        | 0        | 0        | 0        | 0                | 4 763           | 1 364                  | 1 364                    |
| Non capitalisable                | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>3 400</b>     | <b>695</b> | <b>668</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>4 764</b>    | <b>1 364</b>           | <b>1 364</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |            |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0          | 0          | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 3 400            | 695        | 668        | 0        | 0        | 0        | 0                | 4 764           | 1 364                  | 1 364                    |
| <b>Total</b>                     | <b>3 400</b>     | <b>695</b> | <b>668</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>4 764</b>    | <b>1 364</b>           | <b>1 364</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |            |          |          |          |                  |                 | <b>0 %</b>             |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-20**

**Numéro de projet STM**

GPM.01.50.00 Nouveau

**Numéro de projet MTQ**

En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**

R-156

**Programme d'aide**

PAGTCP – 100 %

**Catégorie d'actif**

Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**

Développement

**Phase**

Préparation

**Garage Côte-Vertu**

Sur un horizon allant jusqu'en 2040, soit approximativement 20 ans après sa mise en service, ce projet consiste à mettre en place l'infrastructure nécessaire pour garer les trains supplémentaires qui seront requis pour l'augmentation de service prévue sur la ligne 2.

À court et moyen terme, et en considérant que les installations actuelles sont presque utilisées au maximum et ne possèdent pas la capacité résiduelle suffisante pour supporter l'opération de la totalité des nouveaux trains, cette nouvelle infrastructure permettra aussi de garer les trains supplémentaires en cours d'acquisition et qui seront reçus dans les prochaines années pour l'augmentation de service et un futur prolongement de métro.

L'étude de faisabilité sera complétée à l'automne 2015 et le processus d'acquisition des terrains requis est en cours. L'échéancier prévoit une mise en service des installations au plus tôt en 2019.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016          | 2017           | 2018          | 2019          | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |               |                |               |               |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 18 244           | 52 101        | 132 852        | 95 179        | 51 782        | 0        | 0                | 350 158         | 280 131                | 331 913                  |
| Non capitalisable                | 0                | 0             | 0              | 0             | 0             | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>18 244</b>    | <b>52 101</b> | <b>132 852</b> | <b>95 179</b> | <b>51 782</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>350 158</b>  | <b>280 131</b>         | <b>331 913</b>           |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |               |                |               |               |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 18 244           | 52 101        | 132 852        | 95 179        | 51 782        | 0        | 0                | 350 158         | 280 131                | 331 913                  |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0             | 0              | 0             | 0             | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0             | 0              | 0             | 0             | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 0                | 0             | 0              | 0             | 0             | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>18 244</b>    | <b>52 101</b> | <b>132 852</b> | <b>95 179</b> | <b>51 782</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>350 158</b>  | <b>280 131</b>         | <b>331 913</b>           |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |               |                |               |               |          |                  | <b>100 %</b>    |                        |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**MET-21**

**Numéro de projet STM**  
IFR-01476

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-147-A

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant

**Catégorie d'actif**  
Patrimoine immobilier et infrastructures

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance

**Phase**  
Préparation

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

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'accroissent 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 %.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016     | 2017      | 2018       | 2019      | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|----------|-----------|------------|-----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |          |           |            |           |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 60               | 0        | 73        | 583        | 32        | 0        | 0                | 748             | 656                    | 688                      |
| Non capitalisable                | 0                | 0        | 0         | 0          | 0         | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>60</b>        | <b>0</b> | <b>73</b> | <b>583</b> | <b>32</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>748</b>      | <b>656</b>             | <b>688</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |          |           |            |           |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0        | 23        | 200        | 12        | 0        | 0                | 234             | 223                    | 234                      |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0        | 30        | 265        | 15        | 0        | 0                | 311             | 295                    | 311                      |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0        | 9         | 82         | 5         | 0        | 0                | 96              | 91                     | 96                       |
| STM                              | 60               | 0        | 11        | 36         | 0         | 0        | 0                | 107             | 47                     | 47                       |
| <b>Total</b>                     | <b>60</b>        | <b>0</b> | <b>73</b> | <b>583</b> | <b>32</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>748</b>      | <b>656</b>             | <b>688</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |          |           |            |           |          |                  |                 | <b>86 %</b>            |                          |

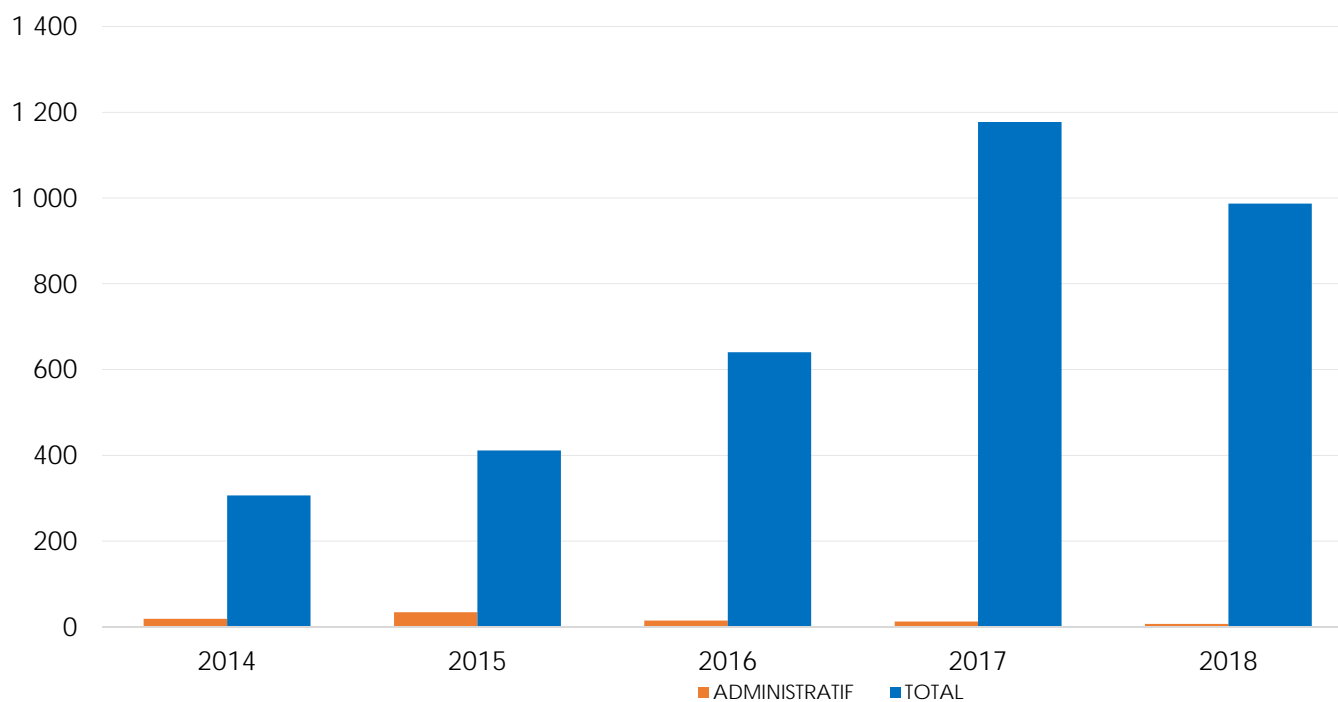
# **SECTEUR ADMINISTRATIF**

## SOMMAIRE

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage et de matériel informatique qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de près de 34 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2016 à 2018, représentant 1 % 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 2016 les phases I et II des projets de mesures de réduction des risques liés à la sécurité des machines utilisées à la Société (fiches ADM-01 et ADM-02).

## **MATÉRIEL INFORMATIQUE**

Au cours des trois prochaines années, 33 millions de dollars seront investis en matériel informatique. Cette somme servira principalement au renouvellement des équipements informatiques de la STM (fiche ADM-03) et au projet Plan de maintien de la solution OPUS (fiche ADM-06), ce dernier visant à assurer la pérennité du système actuel de vente et de perception des titres de transport.



# TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – ADMINISTRATIF

| <b>AUTORISÉS</b>   |  | 2015          | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          | 2020         | 2021     | Total         | Total PTI     | Total 5 ans   |
|--|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|----------|---------------|---------------|---------------|
| <i>(en milliers de dollars)</i>  |  | et avant      |               |               |               |               |              | et après | Projet        | 2016-2018     | 2016-2020     |
| <b>Machinerie, équipement et outillage</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| ADM-01   | No: 370001   |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase I            |  | 1 723         | 42            | 0             | 0             | 0             | 0            | 0        | 1 765         | 42            | 42            |
| ADM-02   | No: 370002   |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase II           |  | 2 438         | 469           | 0             | 0             | 0             | 0            | 0        | 2 908         | 469           | 469           |
| <b>Sous-total</b>  |  | <b>4 161</b>  | <b>511</b>    | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>     | <b>0</b> | <b>4 672</b>  | <b>511</b>    | <b>511</b>    |
| <b>Matériel informatique</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| ADM-03   | No: 850019   |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2014    |  | 8 136         | 6 004         | 6 985         | 2 646         | 0             | 0            | 0        | 23 770        | 15 635        | 15 635        |
| ADM-04   | No: 850044-1 <span style="background-color: #4F81BD; color: white; padding: 2px;">Nouveau</span>     |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Renouvellement des actifs informatiques Chaîne d'approvisionnement et RDA (Études) |  | 1 142         | 2 330         | 0             | 0             | 0             | 0            | 0        | 3 472         | 2 330         | 2 330         |
| ADM-05   | No: FIN.14.00.03 <span style="background-color: #4F81BD; color: white; padding: 2px;">Nouveau</span> |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Acquisition matérielle - Vente et perception                                       |  | 1 827         | 1 441         | 583           | 616           | 507           | 0            | 0        | 4 975         | 2 641         | 3 148         |
| ADM-06   | No: STI.14.00.01 <span style="background-color: #4F81BD; color: white; padding: 2px;">Nouveau</span> |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Plan de maintien de la solution Opus   |  | 3 541         | 4 472         | 4 738         | 3 481         | 5 592         | 2 084        | 0        | 23 908        | 12 691        | 20 367        |
| <b>Sous-total</b>  |  | <b>14 646</b> | <b>14 247</b> | <b>12 305</b> | <b>6 744</b>  | <b>6 099</b>  | <b>2 084</b> | <b>0</b> | <b>56 125</b> | <b>33 296</b> | <b>41 479</b> |
| <b>TOTAL - AUTORISÉS</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Cap  |  | 14 374        | 13 408        | 12 292        | 6 731         | 5 819         | 2 084        | 0        | 54 708        | 32 431        | 40 334        |
| Non cap  |  | 4 433         | 1 350         | 13            | 13            | 280           | 0            | 0        | 6 089         | 1 376         | 1 656         |
| <b>Total</b>   |  | <b>18 807</b> | <b>14 758</b> | <b>12 305</b> | <b>6 744</b>  | <b>6 099</b>  | <b>2 084</b> | <b>0</b> | <b>60 797</b> | <b>33 807</b> | <b>41 990</b> |
| <b>EN DÉFINITION</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| <i>(en milliers de dollars)</i>  |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| <b>Matériel informatique</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| No:  | 850041-2   |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase II    |  | 0             | 1 100         | 1 100         | 0             | 0             | 0            | 0        | 2 200         | 2 200         | 2 200         |
| No:  | 850044-2   |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Renouvellement des actifs informatiques Chaîne d'approvisionnement et RDA          |  | 0             | 1 961         | 7 751         | 11 807        | 8 138         | 1 374        | 0        | 31 030        | 21 518        | 31 030        |
| No:  | 850057   |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Programme d'amélioration RH  |  | 367           | 1 958         | 2 003         | 0             | 0             | 0            | 0        | 4 328         | 3 961         | 3 961         |
| <b>Sous-total</b>  |  | <b>367</b>    | <b>5 019</b>  | <b>10 854</b> | <b>11 807</b> | <b>8 138</b>  | <b>1 374</b> | <b>0</b> | <b>37 558</b> | <b>27 680</b> | <b>37 191</b> |
| <b>TOTAL - EN DÉFINITION</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Cap  |  | 0             | 5 019         | 10 854        | 11 807        | 8 138         | 1 374        | 0        | 37 191        | 27 680        | 37 191        |
| Non cap  |  | 367           | 0             | 0             | 0             | 0             | 0            | 0        | 367           | 0             | 0             |
| <b>Total</b>   |  | <b>367</b>    | <b>5 019</b>  | <b>10 854</b> | <b>11 807</b> | <b>8 138</b>  | <b>1 374</b> | <b>0</b> | <b>37 558</b> | <b>27 680</b> | <b>37 191</b> |
| <b>ADMINISTRATIF - TOTAL</b>   |  |               |               |               |               |               |              |          |               |               |               |
| Cap  |  | 14 374        | 18 427        | 23 146        | 18 538        | 13 957        | 3 458        | 0        | 91 899        | 60 111        | 77 525        |
| Non cap  |  | 4 800         | 1 350         | 13            | 13            | 280           | 0            | 0        | 6 456         | 1 376         | 1 656         |
| <b>Total</b>   |  | <b>19 174</b> | <b>19 777</b> | <b>23 159</b> | <b>18 551</b> | <b>14 236</b> | <b>3 458</b> | <b>0</b> | <b>98 355</b> | <b>61 487</b> | <b>79 181</b> |

**FICHE DE PROJET  
ADM-01**

**Numéro de projet STM**  
370001

**Numéro de projet MTQ**  
Non applicable

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-806-A

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Performance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines – phase I**

En vue de prévenir les accidents reliés au travail, un programme de prévention a été mis sur pied en 2008 afin de sécuriser, par phases successives, les machines-outils utilisées à la Société.

Pour ce faire, la STM a mandaté une firme-conseil pour l'évaluation de l'état de son parc estimé à 570 machines (phase 0). Au terme de cette démarche, 489 machines ont été recensées et pour chacune d'elles, une fiche a été produite afin de préciser les mesures de réduction du risque à mettre en place, ainsi qu'un indice de criticité permettant de prioriser les interventions à effectuer.

Sur la base des indices de criticité établie lors de la phase 0 et à la suite des recommandations particulières de la CSST en regard de certains équipements, 109 machines ont été ciblées en vue d'une intervention rapide et immédiate. Ces machines sont visées par la présente phase du projet (Phase 1) qui consiste, pour chaque machine-outil, à mettre en place les mesures de réduction du risque recommandées, à valider les travaux et à produire un dossier de sécurité assurant la pérennité des mesures mises en place.

En date du 13 mai 2015, des interventions sont toujours nécessaires sur 10 machines; 10 machines supplémentaires doivent être validées.

Afin d'assurer la sécurité des employés dans l'utilisation et l'entretien des machines-outils tout en en prenant en compte nos obligations en regard de la diligence raisonnable ainsi que nos capacités réelles d'intervention, le projet consiste à terminer la démarche entreprise lors de la phase 1.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016      | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |           |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Non capitalisable                | 1 723            | 42        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 765           | 42                     | 42                       |
| <b>Total</b>                     | <b>1 723</b>     | <b>42</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>1 765</b>    | <b>42</b>              | <b>42</b>                |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |           |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0         | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 723            | 42        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 1 765           | 42                     | 42                       |
| <b>Total</b>                     | <b>1 723</b>     | <b>42</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>1 765</b>    | <b>42</b>              | <b>42</b>                |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |           |          |          |          |          |                  | 0 %             |                        |                          |

## FICHE DE PROJET

### ADM-02

**Numéro de projet STM**  
370002

**Numéro de projet MTQ**  
Non applicable

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-827-A

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie d'actif**  
Machinerie, équipement et outillage

**Catégorie de portefeuille**  
Performance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

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

En vue de prévenir les accidents reliés au travail, un programme de prévention a été mis sur pied en 2008 afin de sécuriser, par phases successives, les machines-outils utilisées à la Société.

Pour ce faire, la STM a mandaté une firme-conseil pour l'évaluation de l'état de son parc estimé à 570 machines (phase 0). Au terme de cette démarche, 489 machines ont été recensées et pour chacune d'elles, une fiche a été produite afin de préciser les mesures de réduction du risque à mettre en place, ainsi qu'un indice de criticité permettant de prioriser les interventions à effectuer.

Sur la base des indices de criticité établie lors de la phase 0 et à la suite des recommandations particulières de la CSST en regard de certains équipements, 109 machines ont été ciblées en vue d'une intervention rapide et immédiate (Phase 1). Les 380 autres machines étant destinés à une phase ultérieure, elles sont visées par la présente phase du projet (Phase 2) qui consiste, pour chaque machine-outil, à mettre en place les mesures de réduction du risque recommandées, à valider les travaux et à produire un dossier de sécurité assurant la pérennité des mesures mises en place.

En date du 13 mai 2015, des interventions sont toujours nécessaires sur 42 machines; 100 machines supplémentaires doivent être validées.

Afin d'assurer la sécurité des employés dans l'utilisation et l'entretien des machines-outils tout en en prenant en compte nos obligations en regard de la diligence raisonnable ainsi que nos capacités réelles d'intervention, le projet consiste à terminer la démarche entreprise lors de la phase 2.

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016       | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Non capitalisable                | 2 438            | 469        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 908           | 469                    | 469                      |
| <b>Total</b>                     | <b>2 438</b>     | <b>469</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>2 908</b>    | <b>469</b>             | <b>469</b>               |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |            |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 2 438            | 469        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 908           | 469                    | 469                      |
| <b>Total</b>                     | <b>2 438</b>     | <b>469</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>2 908</b>    | <b>469</b>             | <b>469</b>               |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |            |          |          |          |          |                  |                 | 0 %                    |                          |

## FICHE DE PROJET

### ADM-03

**Numéro de projet STM**  
850019

**Numéro de projet MTQ**  
Non applicable

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-146-A

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie d'actif**  
Matériel informatique

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien

**Phase**  
Préparation

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

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.

Le programme vise notamment la réduction du nombre et de la durée des interruptions de service et le respect des ententes de niveau de service requis pour les systèmes critiques. Le programme assure également la performance des systèmes et permet l'intégration des nouvelles technologies de l'information aux activités de l'entreprise.

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

Les équipements du parc informatique comprennent, entre autres, les postes de travail, les équipements mobiles, les appareils d'impression et les logiciels de bureautique. Les équipements d'infrastructure technologique comprennent, entre autres, les commutateurs réseau, les pare-feu, les serveurs, les unités de stockage et les logiciels de contrôle et d'alertage.

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018         | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 8 136            | 6 004        | 6 985        | 2 646        | 0        | 0        | 0                | 23 770          | 15 635                 | 15 635                   |
| Non capitalisable                | 0                | 0            | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>8 136</b>     | <b>6 004</b> | <b>6 985</b> | <b>2 646</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>23 770</b>   | <b>15 635</b>          | <b>15 635</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |              |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0            | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0            | 0            | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 8 136            | 6 004        | 6 985        | 2 646        | 0        | 0        | 0                | 23 770          | 15 635                 | 15 635                   |
| <b>Total</b>                     | <b>8 136</b>     | <b>6 004</b> | <b>6 985</b> | <b>2 646</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>23 770</b>   | <b>15 635</b>          | <b>15 635</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |              |          |          |                  |                 | 0 %                    |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**ADM-04**

**Numéro de projet STM**  
850044-1 Nouveau

**Numéro de projet MTQ**  
En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**  
R-943-A

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75%

**Catégorie d'actif**  
Matériel informatique

**Catégorie de portefeuille**  
Performance

**Phase**  
Mise en œuvre et mise en service

**Renouvellement des actifs informatiques Chaîne d'approvisionnement et RDA (Études)**

La STM a entrepris une démarche globale visant l'amélioration de ses grands processus d'affaires. Il en ressort que le processus « Rendre disponibles les véhicules, les équipements et les systèmes d'exploitation » requiert des améliorations afin d'atteindre les objectifs ciblés. La désuétude des applications actuelles limite l'amélioration souhaitée de nos processus. L'arrimage obligatoire aux autres projets nous oblige aussi à redéfinir les processus de fabrication des pièces et de l'entrepôt central.

Afin de faire face à ces enjeux, nous proposons un programme qui vise à optimiser la performance de la Chaîne d'approvisionnement et de Réseau des autobus (RDA). Ce programme visera à revoir les processus de la Chaîne d'approvisionnement et de la fabrication de pièces. De plus, il permettra l'implantation d'une solution informatique performante et évolutive, basée sur la solution déjà en place à la STM (SAP). Le coût estimé du programme est entre 30 et 34 M\$ (incluant le 3,4 M\$ pour la phase de définition).

La phase de définition analysera les processus liés à la Chaîne d'approvisionnement et à la fabrication de pièces afin de cibler les solutions possibles et de préciser les coûts et bénéfices attendus. À la suite de cette étape, des processus détaillés et un prototype seront fournis.

Ce programme permettra d'avoir des processus mieux intégrés, efficaces et davantage contrôlés.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017     | 2018     | 2019     | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 870              | 1 775        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 2 646           | 1 775                  | 1 775                    |
| Non capitalisable                | 272              | 554          | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 826             | 554                    | 554                      |
| <b>Total</b>                     | <b>1 142</b>     | <b>2 330</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 472</b>    | <b>2 330</b>           | <b>2 330</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |          |          |          |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 1 142            | 2 330        | 0        | 0        | 0        | 0        | 0                | 3 472           | 2 330                  | 2 330                    |
| <b>Total</b>                     | <b>1 142</b>     | <b>2 330</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>3 472</b>    | <b>2 330</b>           | <b>2 330</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |          |          |          |          |                  | <b>0 %</b>      |                        |                          |

**FICHE DE PROJET**  
**ADM-05**

**Numéro de projet STM**

FIN.14.00.03 Nouveau

**Numéro de projet MTQ**

En attente d'attribution

**Numéro de R.E. / Fin.**

R-151-B

**Programme d'aide**

SOFIL 3 Comptant

**Catégorie d'actif**

Matériel informatique

**Catégorie de portefeuille**

Développement

**Phase**

Préparation

**Acquisition matérielle – Vente et perception**

Ce projet s'inscrit dans la foulée de la mise en place du nouveau système Vente et perception en 2008. La quantité d'équipements déployés et leur aménagement dans plusieurs stations de métro ne permettent pas de livrer de la manière la plus efficiente les services billettiques requis dans certaines stations, principalement en périodes de pointe (début et fin de mois) et lors d'événements spéciaux. À cette fin, des actions sont en cours, notamment pour améliorer l'aménagement et avoir une meilleure fluidité en station, ce qui nécessite l'ajout d'équipements.

Le but de ce projet est d'acquérir des équipements supplémentaires, essentiellement pour le réseau du métro, auprès de notre fournisseur. Ce projet est complémentaire aux différentes actions en cours dont, entre autres le programme Réno-Infrastructures.

| <i>(en milliers de dollars)</i>  | 2015<br>et avant | 2016         | 2017       | 2018       | 2019       | 2020     | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|------------|------------|------------|----------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |            |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 1 827            | 1 441        | 583        | 616        | 507        | 0        | 0                | 4 975           | 2 641                  | 3 148                    |
| Non capitalisable                | 0                | 0            | 0          | 0          | 0          | 0        | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| <b>Total</b>                     | <b>1 827</b>     | <b>1 441</b> | <b>583</b> | <b>616</b> | <b>507</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>4 975</b>    | <b>2 641</b>           | <b>3 148</b>             |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |            |            |            |          |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 612              | 480          | 183        | 193        | 154        | 0        | 0                | 1 622           | 855                    | 1 010                    |
| Gouvernement fédéral             | 811              | 636          | 242        | 256        | 204        | 0        | 0                | 2 150           | 1 134                  | 1 338                    |
| Agglomération de Montréal        | 251              | 197          | 75         | 79         | 63         | 0        | 0                | 665             | 351                    | 414                      |
| STM                              | 153              | 128          | 84         | 88         | 85         | 0        | 0                | 538             | 300                    | 386                      |
| <b>Total</b>                     | <b>1 827</b>     | <b>1 441</b> | <b>583</b> | <b>616</b> | <b>507</b> | <b>0</b> | <b>0</b>         | <b>4 975</b>    | <b>2 641</b>           | <b>3 148</b>             |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |            |            |            |          |                  | <b>89 %</b>     |                        |                          |

## FICHE DE PROJET

ADM-06

### Numéro de projet STM

STI.14.00.01

Nouveau

### Numéro de projet MTQ

Non applicable

### Numéro de R.E. / Fin.

R-151-A

### Programme d'aide

Non admissible

### Catégorie d'actif

Matériel informatique

### Catégorie de portefeuille

Maintien

### Phase

Préparation

## Plan de maintien de la solution OPUS

Le Plan de maintien de la solution OPUS est un programme qui regroupe une vingtaine de projets visant à assurer la pérennité de la solution. La solution OPUS, en usage chez la vaste majorité des autorités organisatrices de transport (AOT) du Québec, est principalement basée sur l'utilisation d'une carte sans contact dans le respect du Standard billettique Calypso, lequel permet, de façon rapide et sécuritaire, l'établissement d'une transaction entre un terminal et un objet portable.

Depuis la mise en service initiale de cette solution en 2008, il y a eu très peu de mises à niveau majeures, tant pour les équipements centralisés d'infrastructure (serveurs, équipements réseau, stockage, etc.) que les équipements sur le terrain (distributrices, boîtes de perception, valideuses, etc.). La majorité des équipements et logiciels atteignent maintenant la fin de leur vie utile, sans compter le contexte qui a beaucoup évolué, tant au chapitre des exigences de sécurité que de la conformité réglementaire. C'est pourquoi la STM a décidé de mettre sur pied le Plan de maintien de la solution OPUS afin de remplacer les équipements et logiciels en fin de vie utile, de pallier les différentes lacunes et vulnérabilités de sécurité et de répondre aux exigences de conformité réglementaire.

Le programme vise notamment la réduction du nombre et de la durée des interruptions de service et le respect des ententes de niveau de service requis pour les systèmes critiques. Il assure également la performance des systèmes et l'intégration des nouvelles technologies.

| (en milliers de dollars)         | 2015<br>et avant | 2016         | 2017         | 2018         | 2019         | 2020         | 2021<br>et après | Total<br>Projet | Total PTI<br>2016-2018 | Total 5 ans<br>2016-2020 |
|----------------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|
| <b>INVESTISSEMENT</b>            |                  |              |              |              |              |              |                  |                 |                        |                          |
| Capitalisable                    | 3 541            | 4 188        | 4 724        | 3 468        | 5 312        | 2 084        | 0                | 23 317          | 12 380                 | 19 776                   |
| Non capitalisable                | 0                | 285          | 13           | 13           | 280          | 0            | 0                | 591             | 311                    | 591                      |
| <b>Total</b>                     | <b>3 541</b>     | <b>4 472</b> | <b>4 724</b> | <b>3 481</b> | <b>5 592</b> | <b>2 084</b> | <b>0</b>         | <b>23 908</b>   | <b>12 691</b>          | <b>20 367</b>            |
| <b>FINANCEMENT</b>               |                  |              |              |              |              |              |                  |                 |                        |                          |
| Gouvernement provincial          | 0                | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Gouvernement fédéral             | 0                | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| Agglomération de Montréal        | 0                | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0                | 0               | 0                      | 0                        |
| STM                              | 3 541            | 4 472        | 4 738        | 3 481        | 5 592        | 2 084        | 0                | 23 908          | 12 691                 | 20 367                   |
| <b>Total</b>                     | <b>3 541</b>     | <b>4 472</b> | <b>4 724</b> | <b>3 481</b> | <b>5 592</b> | <b>2 084</b> | <b>0</b>         | <b>23 908</b>   | <b>12 691</b>          | <b>20 367</b>            |
| <b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b> |                  |              |              |              |              |              |                  |                 | 0 %                    |                          |










# ANNEXES

## ANNEXE A

# SOMMAIRE DES PROJETS EN IDENTIFICATION

Les projets figurant dans cette section sont des projets en phase d'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 368,6 millions de dollars, réparti parmi les principaux projets suivants :

| <i>(en millions de dollars)</i>   | <b>5 ans<br/>2016-2020</b> | <b>Total<br/>Projet</b> |
|---|----------------------------|-------------------------|
| <b>Réseau des bus</b>   |                            |                         |
|  Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2018-2022                      | 284,1                      | 867,8                   |
|  Plan de remplacement et additions des véhicules de services 2017-2021 | 19,6                       | 23,9                    |
|  Nouveau Centre de transport Mont-Royal                                | 31,0                       | 250,0                   |
| <b>Réseau des bus - TOTAL</b>   | <b>334,7</b>               | <b>1 141,7</b>          |
| <b>Réseau du métro</b>  |                            |                         |
|  Prolongement de la durée de vie des MR73 (Entretien majeur) - phase I | 27,9                       | 29,8                    |
| <b>Réseau du métro - TOTAL</b>  | <b>27,9</b>                | <b>29,8</b>             |
| <b>Administratif</b>  |                            |                         |
|  Solution d'intégration des systèmes d'horodateurs avec SAP          | 1,5                        | 1,5                     |
|  Valorisation de l'information                                       | 3,0                        | 3,0                     |
|  Mobilité clientèle et processus internes                            | 1,5                        | 1,5                     |
| <b>Administratif - TOTAL</b>  | <b>6,0</b>                 | <b>6,0</b>              |
| <b>GRAND TOTAL - PROJETS EN IDENTIFICATION</b>  | <b>368,6</b>               | <b>1 177,4</b>          |

# ANNEXE B

## PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – 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 amènent 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 10 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.

En 2015, la STM a entrepris la mise à jour de son *Plan stratégique 2020*. 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 C)**

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.

Cette directive 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.

### 3. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

**GESTION DES OPÉRATIONS DE TRÉSORERIE (PC 3.07,  
ADOPTÉE LE 4 MAI 2011, RÉVISÉE LE 5 MARS 2014)**

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,  
révisée le 8 mars 2014)**

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 %.

## ANNEXE B

# PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

### b. La gestion des placements (DS FIN 005, adoptée le 4 mai 2011, révisée le 8 mars 2014)

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.

## SAINES 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.

### f. Gestion contractuelle (PC 4.09, adoptée le 3 novembre 2010, révisée le 5 juin 2013)

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

## ANNEXE B

# PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

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.

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. Plan de contrôle des projets d'investissement

Le plan de contrôle est un guide qui a comme principal objectif de soutenir les chargés du projet dans la réalisation des livrables du projet afin qu'ils puissent assurer à la STM :

- Une saine gestion des fonds qui lui sont confiés;
- Le respect des conditions des partenaires financiers;
- Des informations financières fiables et en temps opportun pour la prise de décision.

De plus, le plan de contrôle s'avère un document utile qui vient appuyer et même renforcer la préparation du dossier de vérification. Ce plan sert aussi à établir le programme d'audit qui est fourni au MTQ pour l'attestation des projets subventionnés.

Ce plan permet donc de connaître, comprendre et appliquer les contrôles appropriés dans les projets d'investissement et ainsi optimiser les subventions aux immobilisations.

### i. Guide de facturation interne des projets (2014)

Ce guide vise à soutenir le plan de contrôle, à instaurer une méthode standard de facturation des coûts de projet et à guider tous les intervenants relativement aux processus existants. De plus, celui-ci est une référence en ce qui concerne les coûts de main-d'œuvre ainsi que les biens et services utilisés pour effectuer les travaux et services en régie imputés aux projets. L'objectif de ce guide est :

- De clarifier les rôles et responsabilités de chaque intervenant;
- D'assurer l'uniformité du processus de facturation interne;
- D'assurer la comptabilisation aux projets des coûts associés aux mandats;
- De clarifier les renseignements, les autorisations et les validations nécessaires;
- D'assurer la piste de vérification des coûts imputés aux projets;
- De soutenir le plan de contrôle.

## ANNEXE B

# PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

### j. **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.

### k. **Contrôles internes financiers (PC 3.09, adoptée le 6 février 2013)**

La Société requiert que des contrôles internes financiers soient mis en place de sorte que ses actifs soient protégés et que toutes ses opérations financières soient autorisées et enregistrées correctement. La Société intègre dans l'exercice de ses activités quotidiennes des contrôles internes financiers efficaces et les membres du conseil d'administration en assurent la surveillance. Tous les gestionnaires et employés de l'organisation sont responsables du choix, de la mise en place et du maintien des contrôles internes financiers en conformité avec le niveau de responsabilité qui leur est attribué.

En matière de contrôle interne financier, la Société privilégie les mesures suivantes :

- Dans toutes les sphères d'activité de la Société, les risques financiers sont énoncés et les contrôles financiers sont clairement identifiés, mis en place et maintenus;

- Les membres du conseil d'administration, les gestionnaires et les employés contribuent à la protection des actifs, à la production de l'information financière de qualité ainsi qu'à la gestion des risques financiers inhérents aux processus sous leur gouverne ou auxquels ils participent;
- Dans le but de permettre au directeur général et au trésorier d'attester que les contrôles financiers sont efficaces, un programme de certification des contrôles internes à l'égard de l'information financière est mis en place;
- L'amélioration continue du système des contrôles financiers tient compte notamment des recommandations du programme de certification de contrôles internes à l'égard de l'information financière, des rapports de la vérification générale et de ceux des auditeurs externes.

De plus, une directive sectorielle sur les Contrôles internes financiers a été adoptée le 7 février 2013, venant ainsi préciser les modalités d'application des principes énoncés dans la politique corporative (PC 3.09). Dans un souci de faciliter l'instauration de ces mesures, la Société a mis en place une grille de contrôle et classement ainsi qu'un plan de contrôle type permettant aux gestionnaires de projets d'implanter les différents éléments de contrôle requis dans une saine gestion de projet.

### l. **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.

### m. **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.

## ANNEXE B

# PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

### 4. GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES (PC 1.17, ADOPTÉE LE 5 NOVEMBRE 2014)

Cette politique établit un encadrement formel concernant la gestion des risques. L'approche adoptée vise à prendre des décisions éclairées dans l'intérêt de l'organisation en identifiant, en évaluant, en atténuant et en communiquant les enjeux importants liés aux risques. Elle vise à faire une transition entre une approche où les risques sont gérés en cloisonnement par les différents secteurs d'affaires.

En matière de gestion intégrée des risques, la Société privilégie les mesures suivantes :

- L'identification des principaux risques stratégiques, opérationnels, financiers et de conformité, en tenant compte des risques émergents;
- L'évaluation et la priorisation des risques, selon leur probabilité d'occurrence; leurs impacts financiers, opérationnels; la possibilité d'atteinte à la réputation de la Société ou tout autre facteur jugé pertinent;
- La mise en place de mesures d'atténuation et de contrôle selon les niveaux de tolérance prescrits;
- L'intégration de la gestion du risque aux processus de prise de décisions et de planification annuelle;
- La contribution active de tous les secteurs d'activités de la Société à ces mesures et l'intégration de celles-ci à leurs activités courantes;
- La reddition de compte annuelle des secteurs d'activités de la Société, relativement aux risques qui leur sont attribués, est faite auprès du groupe de gestion intégrée des risques. La gestion intégrée des risques rend compte annuellement de ses activités au conseil d'administration.

### 5. 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.

### 6. PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (PC 1.13, ADOPTÉE LE 5 MAI 2010, RÉVISÉE LE 1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2014)

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.

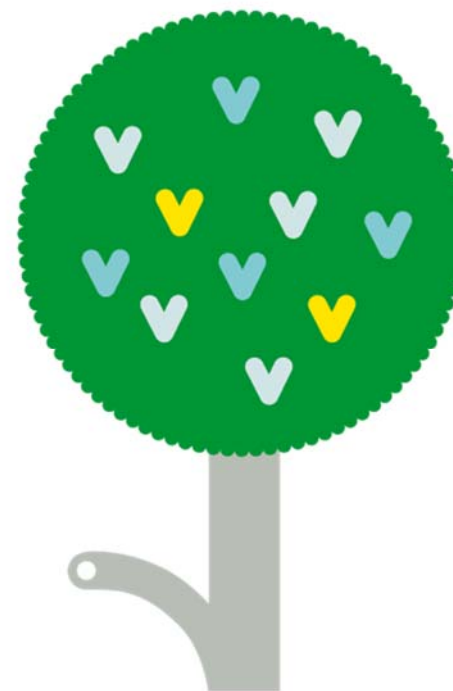
## ANNEXE B

# PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

### 7. 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)

### (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

#### 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, quel que 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.

## ANNEXE C

# DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001) (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

### 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.

### 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.

## ANNEXE C

# DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

### (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

#### 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

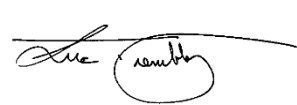
L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par la Section comptabilité financière relevant de la direction Gestion financière et encadrement de systèmes sous la direction exécutive Finances et contrôle.

#### 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 :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Tremblay', is written over a horizontal line. The signature is enclosed within a rectangular box.

**Luc Tremblay, CPA, CA**

Trésorier et directeur exécutif Finances et contrôle

# ANNEXE C

## DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

### (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

#### 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.

##### 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

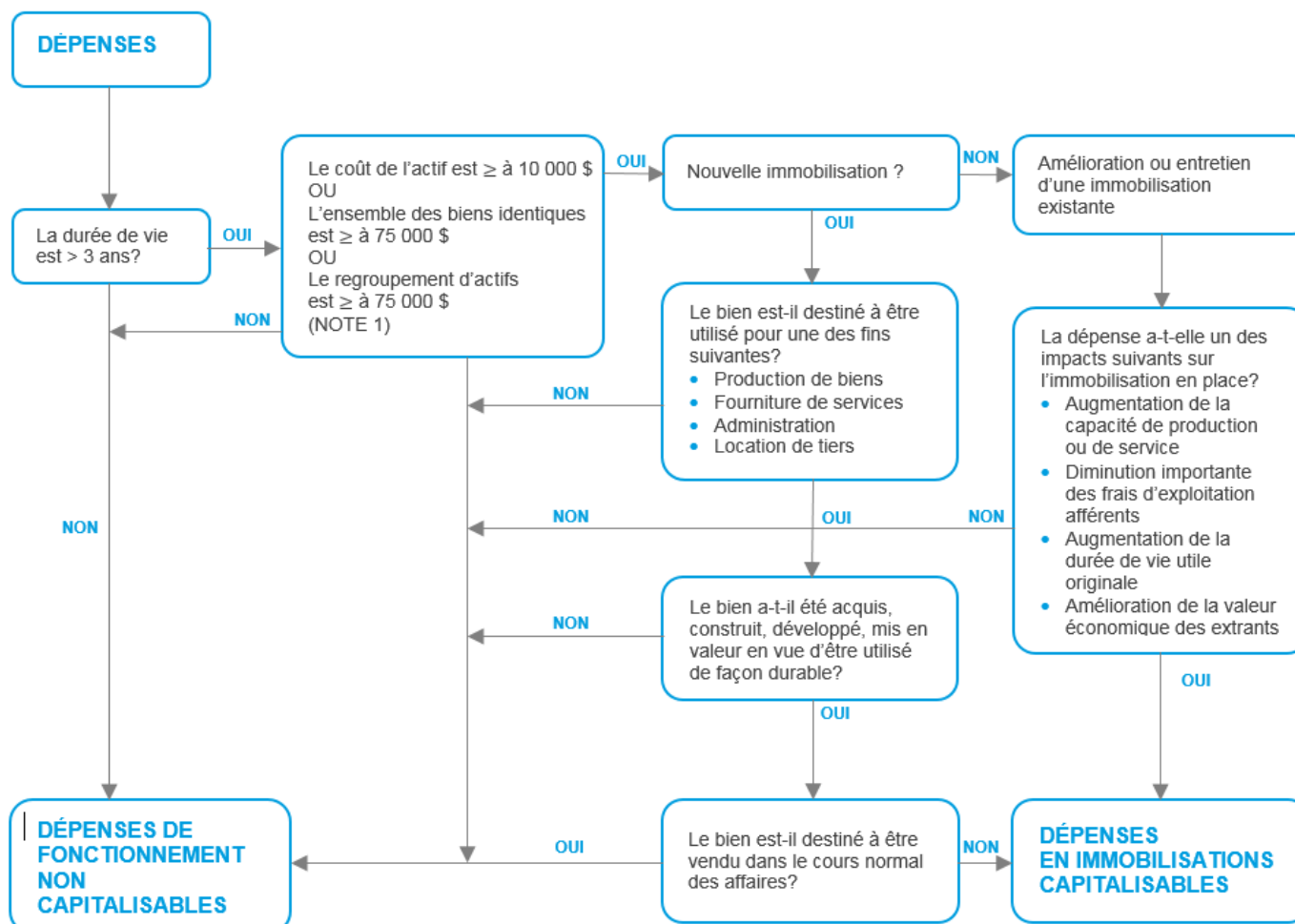
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société.

# ANNEXE C

## DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001) (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

### ANNEXE 2

#### RÈGLES DE CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS



NOTE 1 : Voir les exceptions à l'article 3.1

# ANNEXE C

## DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

### (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

#### 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<br>CAPITALISABLES | DÉPENSES |
|--------------------------|----------|
|--------------------------|----------|

|                                       |      |
|---------------------------------------|------|
| Identification .....                  | Non* |
| Définition .....                      | Non* |
| Préparation de la mise en œuvre ..... | Oui  |
| Mise en œuvre .....                   | Oui  |
| Évaluation .....                      | Oui  |

*\* Se reporter au deuxième paragraphe ci-dessus*

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)

### (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

#### ANNEXE 4

#### COÛT DES IMMOBILISATIONS

|   |
|---|
| 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   |
| soutien administratif au contremaître   |
| soutien aux fournisseurs pour l'interprétation de normes et standards 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     | recherches techniques reliées au projet |
| frais d'élaboration de la solution | 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 induue, 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'elles par une règle de répartition logique.

\* *International Public Sector Accounting Standards Board*

# ANNEXE C

## DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001) (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

### ANNEXE 5

#### CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

| CATÉGORIES                                       | DESCRIPTION GÉNÉRALE   | DURÉE DE VIE UTILE |
|--|--|--------------------|
| <b>TERRAINS</b>                                  |  | Illimitée          |
| <b>IMMEUBLES</b>                                 |  |                    |
| 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             |
| <b>INFRASTRUCTURES LOCALES<br/>ET RÉGIONALES</b> |  |                    |
| Voies réservées                                  |  | 10 ans             |
| Terminus léger                                   |  | 20 ans             |
| Terminus lourd                                   |  | 40 ans             |
| Abribus  |  | 10 ans             |
| <b>INFRASTRUCTURES DU MÉTRO</b>                  |  |                    |
| <b>TUNNELS</b>                                   |  |                    |
| Construction initiale                            |  | 100 ans            |
| Revêtement de la voûte                           |  | 25 ans             |
| <b>STATIONS DE MÉTRO</b>                         |  |                    |
| Stations   |  | 40 ans             |
| Réfection aux stations                           |  | 20 ans             |
| <b>ÉQUIPEMENTS FIXES</b>                         |  |                    |
| Centre de contrôle                               | Équipements de télémessure, 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             |



## ANNEXE C

### DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001) (ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

| CATÉGORIES  | DESCRIPTION GÉNÉRALE  | DURÉE DE VIE UTILE     |
|---|---|------------------------|
| 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                 |
| <b>MATÉRIEL ROULANT</b>   |   |                        |
| 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                 |
| <b>AMÉLIORATIONS LOCATIVES</b>  |   | Durée restante du bail |
| <b>ÉQUIPEMENTS DE BUREAU ET LOGICIELS</b>                               |   |                        |
| Mobilier et équipements de bureau                                       |   | 10 ans                 |
| Logiciels   |   | 5 à 10 ans             |
| Équipement informatique   |   | 5 ans                  |
| <b>MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE</b>                              |   |                        |
| 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 :<br>— maintien des actifs;<br>— amélioration des équipements et des infrastructures existants;<br>— expansion du réseau. |             |
| Type de remboursement            | Paiement au service de la dette  |             |
| Période visée par le programme   | Non définie  |             |
| Admissibilité et % de subvention | <b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>  | <b>TAUX</b> |
|                                  | Achat ou location de bus et minibus urbains neufs  | 50 %        |
|                                  | 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 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 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 1<sup>er</sup> 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   | <u>15,5 %</u> |
|                                  |   | 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 | <b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>   | <b>TAUX</b>   |
|                                  | 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,                        | 100 %         |

|  |           |
|--|-----------|
| émission des titres de transport et perception des recettes)   |           |
| 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 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 qui fait 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  | <u>15,0 %</u> |
|                                  |  | 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 | <b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>  | <b>TAUX</b>   |
|                                  | 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 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

### SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2014-2019 (SOFIL 3)

Ce programme qui fait suite au volet 2 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, 485,5 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 497,6 millions de dollars provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2014 à 2019, selon l'achalandage moyen des années 2009 à 2013. La part de la STM est établie à 698,1 millions de dollars, dont 559 millions de dollars comptant et 139,1 millions de dollars sous forme de remboursement du service de la dette.

#### SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

|                                  |  |               |
|----------------------------------|--|---------------|
| Partenaires financiers           | Gouvernement fédéral   | 49,4 %        |
|                                  | Gouvernement provincial  | 50,6 %        |
|                                  | Agglomération de Montréal  | <u>15,0 %</u> |
|                                  |  | 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 2014 à 2019   |               |
| Admissibilité et % de subvention | <b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>  | <b>TAUX</b>   |
|                                  | 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 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, 297-2012 du 28 mars 2012 et 609-2014 du 23 juin 2014.

\* 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 :<br>— l'amélioration des services;<br>— l'acquisition des véhicules;<br>— 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 | <b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>  | <b>TAUX</b> |
|                                  | 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 fonds 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 | <b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>  | <b>TAUX</b>     |
|                                  | 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<br>15 % |
|                                  | 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**



|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>AMT</b>      | Agence métropolitaine de transport  |
| <b>AOT</b>      | Autorité organisatrice de transport   |
| <b>CA</b>       | Conseil d'administration  |
| <b>CCU</b>      | Comité consultatif d'urbanisme  |
| <b>CGPP</b>     | Comité de gestion de portefeuille de projets  |
| <b>CSA</b>      | Comité de suivi des actifs  |
| <b>CMM</b>      | Communauté métropolitaine de Montréal   |
| <b>CSST</b>     | Commission de la santé et de la sécurité du travail   |
| <b>CUSM</b>     | Centre universitaire de santé McGill  |
| <b>CVAC</b>     | Chauffage, ventilation et air climatisé   |
| <b>DS FIN</b>   | Directive sectorielle Finances  |
| <b>FCC</b>      | Fonds Chantiers Canada  |
| <b>GED</b>      | Gestion électronique de documents   |
| <b>GES</b>      | Gaz à effet de serre  |
| <b>GMAO</b>     | Gestion de la maintenance assistée par ordinateur   |
| <b>GPP</b>      | Gestion de portefeuille de projets  |
| <b>GR</b>       | Grande Révision   |
| <b>ICCA</b>     | Institut Canadien des Comptables Agréés   |
| <b>IPSAS</b>    | International Public Sector Accounting Standards Board  |
| <b>LEED</b>     | Leadership in Energy and Environmental Design   |
| <b>MAMOT</b>    | Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire   |
| <b>MDBF</b>     | Moyenne de bon fonctionnement   |
| <b>MPB</b>      | Mesures préférentielles pour bus  |
| <b>MR-63</b>    | Matériel roulant 1963   |
| <b>MR-73</b>    | Matériel roulant 1973   |
| <b>MTQ</b>      | Ministère des Transports du Québec  |
| <b>NFPA-130</b> | Norme 130 de la National Fire Protection Association  |
| <b>PAGAAEE</b>  | Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes |

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>PAGASTC</b>     | Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun  |
| <b>PAGTCP</b>      | Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes                  |
| <b>PC</b>          | Politique corporative  |
| <b>PCGR</b>        | Principes comptables généralement reconnus   |
| <b>PEP-OPUS</b>    | Programme d'entretien de la solution OPUS  |
| <b>PEPTI</b>       | Programme d'entretien périodique des technologies de l'information                     |
| <b>PG</b>          | Politique générale   |
| <b>PQI</b>         | Plan québécois des infrastructures   |
| <b>PQTC</b>        | Politique québécoise du transport collectif  |
| <b>PTI</b>         | Programme triennal des immobilisations   |
| <b>RDA</b>         | Réseau des autobus   |
| <b>R.E. / FIN.</b> | Règlement d'emprunt ou numéro de financement   |
| <b>RH</b>          | Ressources humaines  |
| <b>RTL</b>         | Réseau de transport de Longueuil   |
| <b>SAEIV</b>       | Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur                              |
| <b>SAP</b>         | Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégré |
| <b>SAP PM</b>      | Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)  |
| <b>SCAD</b>        | Système de collecte automatique de données   |
| <b>SOFIL</b>       | Société de financement des infrastructures locales du Québec                           |
| <b>SRLB</b>        | Système radio à large bande  |
| <b>STL</b>         | Société de transport de Laval  |
| <b>STM</b>         | Société de transport de Montréal   |
| <b>TA</b>          | Transport adapté   |
| <b>UQAM</b>        | Université du Québec à Montréal  |
| <b>VGI</b>         | Volet Grandes Infrastructures (du programme de subvention Fonds Chantiers Canada)      |

Publié par  
la Société de transport de Montréal

Direction exécutive  
Planification, finances et contrôle

Direction  
Budget et investissements

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