



# BUDGET

2012







GOVERNMENT FINANCE OFFICERS ASSOCIATION

*Prix d'excellence  
pour la présentation des  
documents budgétaires*

ATTRIBUÉ À LA

**Société de transport de Montréal  
Québec**

pour l'exercice financier 2011  
1<sup>er</sup> janvier 2011

Président

Directeur général

La Government Finance Officers Association (GFOA), qui regroupe des représentants gouvernementaux des États-Unis et du Canada, a décerné à la Société de transport de Montréal (STM) son prix d'excellence pour la présentation des documents budgétaires de l'exercice financier 2011.

Pour mériter ce prix d'excellence, une administration publique doit produire un document qui répond à la fois aux critères de qualité d'un document de politique générale, d'un guide d'activité, d'une publication de planification financière et d'un outil de communication.

Le prix d'excellence est attribué pour une seule année. La Société de transport de Montréal croit que les présents documents budgétaires respectent les mêmes critères et compte les soumettre au concours du prix d'excellence de 2012.



## TABLE DES MATIÈRES

<b>UN BUDGET BÂTI SUR LA PERFORMANCE .....</b>	<b>5</b>
<b>BUDGET 2012 EN BREF</b>	
Revenus.....	13
Dépenses.....	13
Grille tarifaire – Bus et métro .....	14
Grille tarifaire – Transport adapté .....	15
Une offre tarifaire diversifiée.....	16
Faits saillants 2012.....	17
<b>LA STM EN BREF</b>	
La mission de la STM.....	24
Portrait de la STM .....	24
Profil de la clientèle .....	25
Plan du réseau.....	26
Les faits .....	27
Composition du conseil d'administration .....	28
Rôles et responsabilités du conseil d'administration.....	29
Les comités du conseil d'administration et leur rôle.....	29
Composition du comité de direction .....	31
<b>LE PLAN STRATÉGIQUE 2020</b>	
Plan stratégique 2020.....	34
La vision de la STM.....	34
Les objectifs du Plan stratégique 2020 .....	35
Perspectives démographiques.....	36
Les priorités et les stratégies .....	37
Le financement des investissements .....	39
Le cadre financier.....	40
<b>TRANSGESCO S.E.C. – OBJECTIFS 2020</b>	
Les objectifs 2020 .....	42
<b>PROCESSUS BUDGÉTAIRE</b>	
Principaux éléments retenus pour l'élaboration du budget 2012.....	45
Planification budgétaire (stratégique).....	46
Planification budgétaire (opérationnelle) .....	47
<b>ANALYSE DES REVENUS ET DÉPENSES</b>	
Répartition des revenus 2012.....	50
Revenus 2010 – 2011 – 2012.....	51
Analyse des revenus 2011 – 2012.....	52
Répartition des dépenses 2012 .....	54
Dépenses par type 2010 – 2011 – 2012 .....	55
Heures régulières et supplémentaires 2010 – 2011 – 2012.....	56
Analyse des dépenses 2011 – 2012 .....	57
<b>DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT</b>	
Sommaire des dépenses par mode de transport 2010 – 2011 – 2012.....	61
Dépenses 2010 – 2011 – 2012 – Bus et métro .....	62
Heures régulières et supplémentaires 2010 – 2011 – 2012 – Bus et métro .....	63
Dépenses 2010 – 2011 – 2012 – Transport adapté.....	64
Heures régulières et supplémentaires 2010 – 2011 – 2012 – Transport adapté .....	65

**PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES**

Répartition des dollars par unité administrative 2012 .....	68
Sommaire des unités administratives.....	69
Réseau des bus .....	70
Réseau du métro.....	74
Services de soutien opérationnel.....	78
Ressources humaines et services partagés .....	82
Planification, marketing et communications .....	86
Finances et contrôle .....	90
Services corporatifs.....	94
Comparatif des réseaux Bus, Métro et services de soutien opérationnel .....	98

**PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT**

Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014 .....	102
Financement des dépenses d'investissement.....	105
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement .....	106
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette .....	107

**INDICATEURS DE PERFORMANCE**

Introduction .....	111
Revenus totaux .....	112
Revenus d'exploitation – Bus et métro.....	113
Revenus d'exploitation – Bus et métro par déplacement .....	113
Achalandage – Bus et métro .....	114
Contributions régionales.....	115
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation – Bus et métro.....	116
Contribution de l'agglomération de Montréal .....	117
Dépenses totales .....	118
Dépenses totales de rémunération et de biens et services.....	119
Dépenses liées à l'exploitation – Bus et métro .....	120
Dépenses liées à l'exploitation – Bus et métro par déplacement .....	120
Heures régulières et supplémentaires.....	121
Heures de service – Bus .....	122
Kilomètres parcourus – Bus et voitures de métro .....	122
Dépenses liées au transport adapté par déplacement.....	123
Déplacements en minibus et taxis – Transport adapté .....	123
Dettes brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue).....	124
Service de la dette net – Bus et métro .....	124

**ANNEXE**

Principales pratiques budgétaires .....	127
Activités de fonctionnement à des fins fiscales .....	129
Analyse des affectations.....	130
Pratiques de gestion financière.....	131
Définition des types de revenus.....	138
Définition des types de dépenses .....	140
Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits .....	142
Titres de transport mensuels en dollars courants et constants (1996 – 2012) .....	143
Vente de titres.....	144
Grille tarifaire – Villes nord-américaines.....	145
Index des sigles, acronymes et autres abréviations .....	146

## UN BUDGET BÂTI SUR LA PERFORMANCE

À la fin de 2011, nous prévoyons atteindre un achalandage historique de 405 millions de déplacements, soit une croissance de 4,2 % par rapport à 2010. Ce résultat historique permet à la STM de terminer la période de 2007 à 2011 avec une croissance de 11,5 % et ainsi dépasser la cible de 8 % établie dans le Programme d'amélioration de service en transport collectif (PASTEC).

La croissance de l'achalandage réalisée par la STM a été appuyée financièrement par l'agglomération de Montréal. En effet, l'apport financier de l'agglomération depuis 2007 a progressé de près de 34 % pour atteindre 373 millions de dollars en 2012. Au plan des dépenses d'investissement, elle injectera 22 millions de dollars supplémentaires en 2012 portant à 122 millions de dollars depuis 2006 sa contribution au programme de subvention de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Par ailleurs, le budget 2012 s'établit à plus de 1,2 milliard de dollars. Les dépenses prévues sont en hausse de 64,1 millions de dollars, soit une augmentation de 5,5 % par rapport au budget 2011. De cette hausse, 1,6 % des dépenses est attribuable à l'amélioration du service à la clientèle alors qu'une hausse de 0,9 % est reliée aux dépenses d'investissement et à l'entretien des infrastructures vieillissantes. Poursuivant son objectif de maintenir ses coûts au niveau le plus bas possible, la STM présente une hausse de 3 % des dépenses courantes. Cette hausse est moindre que l'indice composé de l'indice des prix à la consommation (IPC) et l'IPC transport qui était de 3,97 % selon les données de Statistique Canada de juillet 2011.

Enfin, sur la question de l'indexation pondérée des tarifs, la STM a établi qu'elle serait déterminée selon quatre critères qui ont un impact direct sur ses dépenses, soit l'IPC, l'IPC transport, l'amélioration de l'offre de service et les investissements nécessaires au renouvellement des actifs. En plus de ces facteurs, elle tient compte de l'impact des hausses de tarif sur l'achalandage.

### **Une offre de service bonifiée dans un contexte de transition**

Pour la période de 2007 à 2011, la STM a réalisé une croissance exceptionnelle de son offre de service. Pour le Réseau des bus, cela se traduit par une augmentation de 21,5 %, soit une hausse de 15 millions de kilomètres alors que pour le Réseau du métro, l'augmentation est de 28,8 %, soit un ajout de 17,2 millions de kilomètres.

En 2012 et 2013, la STM devra toutefois composer avec les limites que lui impose la capacité de ses infrastructures et de son matériel roulant. D'une part, le parc de 1 680 bus occupe la totalité des espaces disponibles dans les centres de transport. D'autre part, compte tenu du nombre de voitures disponibles, le Réseau du métro a pratiquement atteint l'offre de service maximale. Pour l'année 2012, la Société aura aussi à relever le défi de modifier les ateliers, pour recevoir les nouvelles voitures en 2014, et ce, en maintenant le même niveau de service à la clientèle.

Dans ce contexte de transition, la STM prévoit augmenter de 3,2 % son offre de service bus pour atteindre 88 millions de kilomètres, soit son niveau le plus élevé depuis 1966. Pour le Réseau du métro, il est prévu d'ajouter un million de kilomètres pour un total de 78 millions, soit une croissance de 1,3 %. En forte hausse depuis plusieurs années, le transport adapté poursuivra sa croissance en 2012 avec une augmentation de son offre de service de 4,9 % pour atteindre trois millions de déplacements.





### Des investissements importants pour le maintien et l'optimisation du réseau des bus

Pour l'année 2012, les dépenses en immobilisations, incluant l'investissement pour les nouvelles voitures de métro et ses infrastructures, s'élèveront à 586 millions de dollars. La STM procédera également à la rénovation des stations de métro, au renouvellement du parc de bus et des installations pour les accueillir, avec la construction d'un nouveau centre de transport dans l'arrondissement de Saint-Laurent, de même qu'à la modernisation des systèmes d'exploitation (iBus). Par ailleurs, dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion liées aux travaux de l'échangeur Turcot, la Société mettra en place plus de 100 kilomètres de voies réservées sur dix axes en 2012, portant ainsi le total à plus de 240 kilomètres. Bien que ces investissements soient en partie financés par divers programmes gouvernementaux, l'impact sur le service de la dette net sera majeur pour les prochaines années. Si le service de la dette net est de 70,1 millions de dollars en 2012, il sera respectivement de 81,2 millions de dollars et de 86,5 millions de dollars en 2013 et 2014.

### L'enjeu du financement : toujours d'actualité

Le financement du transport collectif demeure préoccupant. Pour l'année financière 2011, la STM a présenté son premier budget équilibré depuis près de dix ans. Pour y parvenir, elle escomptait des revenus de 31,6 millions de dollars suite au partage de la taxe additionnelle de 1,5 ¢ sur l'essence relié à la nouvelle entente de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et 8,3 millions de dollars provenant de l'actuelle entente sur le déficit du métro pour un total de près de 40 millions de dollars.

Bien que les fondements de la nouvelle entente soient valables, certains paramètres font en sorte que la part de la STM relativement au partage de la taxe additionnelle sur l'essence, est moindre que prévue. De plus, cette nouvelle entente n'est toujours pas appliquée dans sa globalité alors que l'actuelle entente sur le déficit du métro se termine en 2011.

Pour ces raisons, la STM se doit de prévoir en 2012 un manque à gagner d'un montant de dix millions de dollars sous la rubrique Nouvelle contribution régionale CMM.

### Le Plan stratégique 2020

À l'automne 2011, la STM a adopté son Plan stratégique 2020. Ce plan d'action qui s'échelonne sur dix ans, propose d'assurer les besoins de mobilité durable de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord. Une performance qui s'appuiera sur une expérience client bonifiée et sur d'importants investissements dans la croissance de l'offre, la diversification ainsi que l'électrification des modes de transport collectif. Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, cette stratégie permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020 tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto.

Au cours des prochaines années, compte tenu des contributions soutenues de la clientèle, de l'agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine, les ressources financières demeureront insuffisantes pour atteindre les objectifs du Plan stratégique 2020. La Société doit donc pouvoir compter sur la majoration des sources actuelles, voire la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes pour financer le développement de son offre de service et mettre en place de nouveaux modes de transport. Nous serons alors en mesure de réussir le Plan stratégique 2020 et faire du transport collectif un succès durable!



Michel Labrecque  
Président du conseil d'administration



Yves Devin  
Directeur général

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

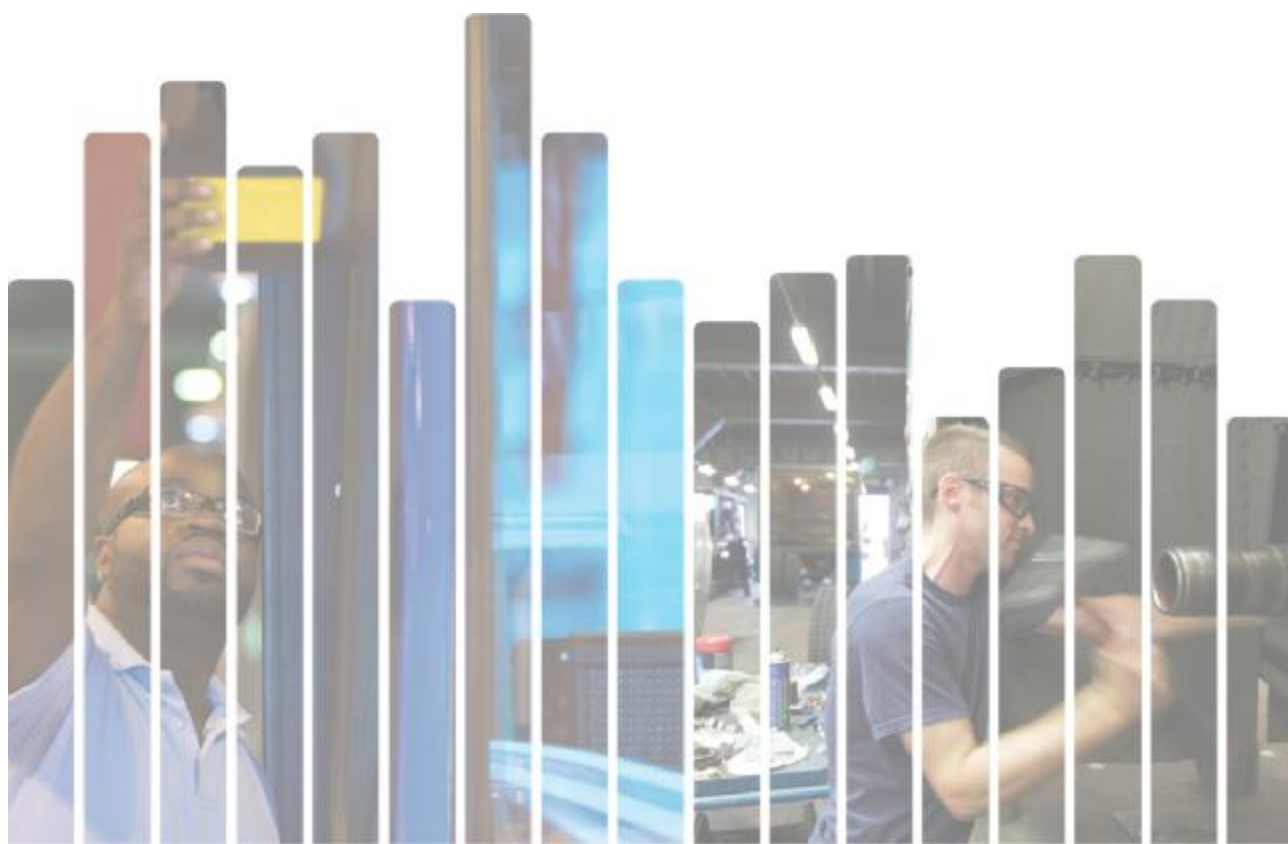
Préparé par la  
Direction Budget et investissements  
Direction exécutive Finances et contrôle

**NOTE LIMINAIRE**

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

Les données prévisionnelles de 2011 sont établies à partir des résultats financiers au 31 août de cette même année.





## **BUDGET 2012 EN BREF**



## REVENUS

(en milliers de dollars)

<b>Revenus-clients</b>		
Bus et métro	561 898	
Transport adapté	<u>3 487</u>	
<b>Total des revenus-clients</b>		565 385
<b>Autres revenus d'exploitation</b>		
Quote-part - Transgesco s.e.c.	24 389	
Autres revenus	<u>13 816</u>	
<b>Total des autres revenus d'exploitation</b>		<u>38 205</u>
<b>Total des revenus d'exploitation</b>		603 590
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté</b>		42 260
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services</b>		59 970
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette</b>		54 552
<b>Surplus reporté</b>		4 300
<b>Contribution de l'agglomération de Montréal</b>		372 900
<b>Contributions régionales</b>		
Aides métropolitaines et autres	50 110	
Contribution régionale CMM	29 923	
Nouvelle contribution régionale CMM	<u>10 000</u>	
<b>Total des contributions régionales</b>		<u>90 033</u>
<b>Total des revenus</b>		<u><u>1 227 604</u></u>

## DÉPENSES

(en milliers de dollars)

<b>Bus et métro</b>		
Dépenses liées à l'exploitation	1 018 891	
Dépenses liées aux investissements <sup>1</sup>	<u>134 708</u>	
<b>Total bus et métro</b>		1 153 599
<b>Transport adapté</b>		
Dépenses liées à l'exploitation		68 052
<b>Dépenses imprévues</b>		<u>5 953</u>
<b>Total des dépenses</b>		<u><u>1 227 604</u></u>

<sup>1</sup> Les dépenses liées aux investissements sont déduites de la subvention du gouvernement du Québec liée au capital du service de la dette.

## GRILLE TARIFAIRE BUS ET MÉTRO

<i>(en dollars)</i>	2012	2011
<b><u>Tarif ordinaire</u></b>		
CAM mensuelle	75,50	72,75
CAM hebdo	23,50	22,00
10 passages	24,00	22,50
2 passages	5,50	5,50
1 passage <sup>1</sup>	3,00	3,00
<b><u>Tarif réduit</u></b>		
CAM mensuelle	43,75	41,00
CAM mensuelle 4 mois	164,00	155,00
CAM hebdo	13,75	12,75
10 passages	14,25	13,00
2 passages	3,50	3,50
1 passage <sup>1</sup>	2,00	2,00
<b><u>Titre journalier<sup>1</sup></u></b>		
1 jour (24h)	8,00	8,00
3 jours (consécutifs)	16,00	16,00
Aéroport P.-E. Trudeau (747) en espèces	8,00	8,00
<b><u>Titre spécial<sup>1</sup></u></b>		
Titre de groupe (1 tarif ordinaire + un maximum de 10 enfants de 6 à 13 ans)	14,25	13,00
Soirée illimitée (18 h à 5 h le lendemain)	4,00	4,00
<b><u>Carte OPUS</u></b>		
Prix de la carte	6,00	6,00
Carte OPUS gratuite avec un abonnement annuel		

<sup>1</sup> Seuls ces titres sont acceptés aux stations de métro hors de l'île de Montréal (Cartier, De la Concorde, Montmorency et Longueuil – Université-de-Sherbrooke).



## GRILLE TARIFAIRE TRANSPORT ADAPTÉ

(en dollars)

	2012	2011
<b><u>Tarif ordinaire</u></b>		
CAM mensuelle	75,50	72,75
CAM hebdo	23,50	22,00
2 passages (carte magnétique seulement)	5,50	
1 passage (carte magnétique seulement)	3,00	3,00
En espèces (escompté au prix d'un passage en lot de 10)	2,40	2,25
<b><u>Tarif réduit</u></b>		
CAM mensuelle	43,75	41,00
CAM mensuelle 4 mois	164,00	155,00
CAM hebdo	13,75	12,75
2 passages (carte magnétique seulement)	3,50	
1 passage (carte magnétique seulement)	2,00	2,00
En espèces (escompté au prix d'un passage en lot de 10)	1,40	1,30
<b><u>Carte OPUS</u></b>		
Prix de la carte	6,00	6,00
Carte OPUS gratuite avec un abonnement annuel		

## UNE OFFRE TARIFAIRE DIVERSIFIÉE

### Le programme Sorties en famille

Depuis 2008, le programme Sorties en famille permet à un adulte, muni d'un titre de transport valide, de se déplacer les fins de semaine et les jours fériés avec cinq enfants de moins de 12 ans qui voyagent gratuitement. Un million de déplacements supplémentaires ont été réalisés en 2011 grâce à cette initiative. Dès décembre 2011, la STM étend le programme au congé des Fêtes. La semaine de relâche scolaire, moment privilégié pour les activités en famille, fera également l'objet d'une gratuité. Cette initiative permet au transport collectif d'être une alternative économique lors des sorties avec de jeunes enfants.

### OPUS à l'année prend de l'ampleur

Le programme OPUS à l'année a plus que triplé de volume dans la dernière année. Bonifié par des offres de partenaires et, à l'automne 2011, par la promotion du ministère des Transports du Québec (MTQ) donnant un mois gratuit à l'ensemble des abonnés, ce programme attire de plus en plus d'adeptes du transport collectif qui s'évitent de recharger leur carte OPUS chaque mois.

### OPUS & Cie

Lancé à l'automne 2011, le programme OPUS & Cie vise les entreprises montréalaises qui désirent encourager l'utilisation du transport collectif auprès de leurs employés. Les employeurs participants s'engagent à offrir un rabais auquel la STM participe également et qui se traduit au minimum par une gratuité d'un mois pour l'employé. Cette initiative représente également des avantages pour les employeurs en termes de déductions fiscales, tout en leur permettant de poser un geste concret et positif envers le développement durable.

### Titre Soirée illimitée

La capacité du réseau étant excédentaire en dehors des heures de pointe, un nouveau titre ciblant ces périodes a vu le jour en janvier 2011. Le titre Soirée illimitée permet donc un nombre infini de déplacements sur tout le réseau de la STM entre 18 h et 5 h le lendemain matin pour la somme de 4 \$, soit près de 30 % de moins que le 2 passages à tarif ordinaire. Appuyé par une offensive promotionnelle, ce titre prendra son plein envol en 2012 et saura trouver sa niche comme alternative économique et pratique à la voiture lors des sorties en soirée.

### Projet pilote CAMPUS

Lancé à l'automne 2011, le programme CAMPUS vise les étudiants de l'Université de Montréal et membres de la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM) qui répondent à certains critères d'admissibilité. Moyennant une contribution universelle pour l'ensemble des étudiants admissibles, ceux-ci pourront se prévaloir d'un titre de transport illimité pour les trimestres d'automne 2011 et hiver 2012 et ce, à un tarif inférieur à celui en vigueur à la STM pour les étudiants. De plus, une panoplie de rabais est offerte aux étudiants admissibles chez divers partenaires.

### Recharge à distance

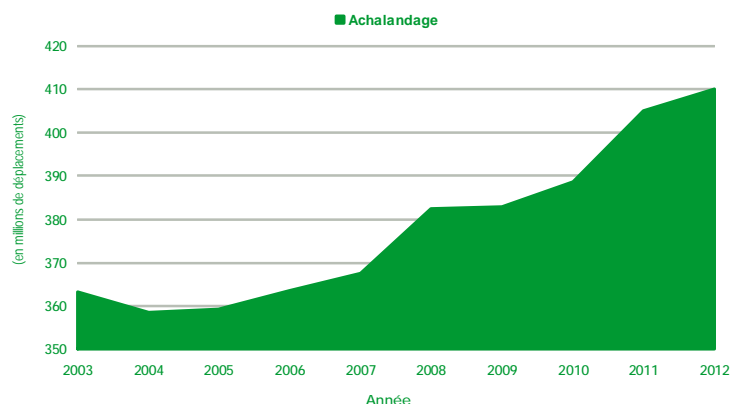
Suite à des demandes récurrentes de la clientèle, la STM a lancé à l'été 2011 un projet pilote de recharge à distance permettant à certains clients sélectionnés à titre de « testeurs » d'acheter leurs titres de transport au moyen d'une interface web. Selon les résultats et l'appréciation de la clientèle, ce projet pilote pourrait devenir un moyen permanent de se procurer des titres de transport en plus des lieux de ventes traditionnels que sont les loges du métro, les agences et les distributeurs automatiques de titres.

## FAITS SAILLANTS 2012

### Un budget bâti sur la performance

Pour l'année 2011, la STM prévoit atteindre un achalandage de 405 millions de déplacements, soit une croissance de 4,2 % par rapport au réel de l'année 2010. Ce résultat exceptionnel permet à la STM de terminer la période de 2007 à 2011 avec une croissance de 11,5 % et ainsi dépasser la cible de 8 % établie dans le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC). Pour l'année 2012, la STM prévoit atteindre 410 millions de déplacements, soit une croissance additionnelle de 1,25 % par rapport à la prévision de l'année 2011.

Cette performance, jumelée à un contrôle rigoureux des dépenses courantes, permet à la STM de poursuivre l'amélioration de ses services et d'investir dans le maintien de ses infrastructures vieillissantes.



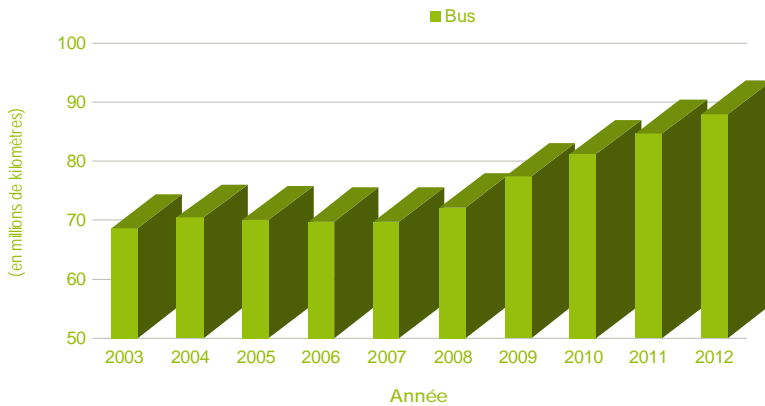
### L'agglomération de Montréal continue d'investir dans le transport collectif

La croissance réalisée depuis 2006, par la STM, fut fortement appuyée par l'agglomération de Montréal puisque sa contribution annuelle a augmenté de 94,9 millions de dollars, soit une hausse de 34 %. En plus, de 2007 à 2009, elle a versé 69,9 millions de dollars à la STM à titre de contribution spéciale. Au niveau des dépenses d'investissement, l'agglomération de Montréal est également un partenaire significatif de la Société puisqu'elle a investi 100 millions de dollars depuis le début du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec en 2007.

La contribution globale de l'agglomération de Montréal, pour l'année 2012, sera de 395 millions de dollars (373 millions de l'agglomération de Montréal et 22 millions de la SOFIL) alors que celle de l'année 2011 est prévue à 390 millions de dollars. Les cinq millions de dollars additionnels seront dédiés au programme d'investissement de la STM dans le cadre de la SOFIL.

### Encore plus de service pour le client

Depuis le début du PAGASTC, soit en 2007, la STM a réalisé une croissance exceptionnelle de son niveau de service. À la fin de l'année 2011, le Réseau des bus aura augmenté de 21,5 % son niveau de service, soit un ajout de 15 millions de kilomètres pour un total de 84,8 millions de kilomètres. Pour les années 2012 et 2013, la volonté de la STM d'offrir de nouveaux services pour ses clients est limitée par la capacité de ses infrastructures. En effet, le parc de véhicules est présentement de 1 680 bus et occupe la totalité des espaces disponibles dans les centres de transport alors que l'inauguration du nouveau Centre de transport Stinson est prévue pour l'automne de l'année 2013. De plus, l'amélioration de la performance à l'entretien a permis de réaliser une partie de la croissance des dernières années sans ajouter de bus à son parc de véhicules. En effet, le taux de bus immobilisés pour leur entretien courant a diminué de 23,7 % à 17 %, soit une baisse de 28 % équivalente à plus de 110 bus.

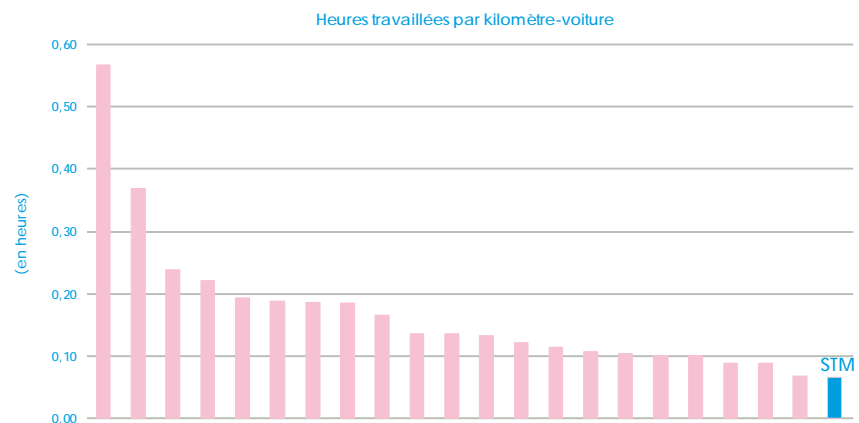


Pour l'année 2012, la STM prévoit augmenter de 3,2 % son offre de service bus pour atteindre 88 millions de kilomètres, soit son niveau le plus élevé depuis l'ouverture du métro en 1966. Cette hausse comprend l'annualisation des nouveaux services de 2011 et l'ajout de 20 000 heures de service afin de créer un lien express dans l'axe du boulevard Rosemont vers le centre-ville et de réviser la desserte de Côte-des-Neiges. De plus, 44 000 heures de service

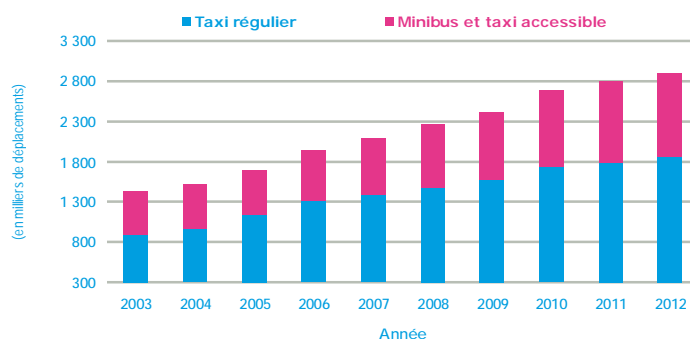
sont prévues afin de répondre aux mesures de mitigation reliées au chantier de l'échangeur Turcot. Afin de réaliser ces ajouts, la STM doit réaménager ses centres de transport et relocaliser les minibus urbains afin d'augmenter son parc de 32 bus.

En ce qui concerne le Réseau du métro, il doit composer avec des voitures de métro parmi les plus vieilles du monde et, depuis 2008, a pratiquement atteint son offre de service maximale. Pour la prochaine année, s'ajoute le défi de réaliser des modifications majeures aux ateliers d'entretien afin d'accueillir les nouvelles voitures en 2014, et ce, sans affecter le service à la clientèle. Malgré ce contexte, la STM prévoit pour 2012 ajouter un million de kilomètres pour un total de 78 millions, soit une croissance de 1,3 %.

Dans les faits, c'est près de trois millions de kilomètres de plus que prévu au Plan stratégique 2020 car ce dernier anticipait une diminution pendant la modification des ateliers d'entretien. De plus, le dernier balisage international réalisé par le Collège impérial de Londres pour l'année 2010 a reconfirmé le métro de Montréal dans son titre de réseau le plus productif au monde en fonction des heures travaillées par kilomètre-voiture pour une troisième année consécutive.



En forte hausse depuis plusieurs années, le transport adapté poursuit sa croissance en 2012 avec une augmentation de 4,9 % de son offre de service pour atteindre trois millions de déplacements. De plus, le transport adapté procédera en 2012 au changement de son système de planification et de répartition du service. En plus d'améliorer l'optimisation du service et de soutenir la croissance des prochaines années, ce nouveau système mettra la table pour d'éventuelles fonctionnalités basées sur le traitement de données en temps réel.



### Chantier de l'échangeur Turcot : l'option transport collectif de la STM

Les travaux de l'échangeur Turcot sont prévus pour une durée de six ans et auront un impact significatif sur la circulation routière dans l'ouest de l'île de Montréal. Afin d'offrir aux automobilistes une véritable alternative, la STM propose des mesures de mitigation pour favoriser un véritable transfert modal et ainsi diminuer la circulation dans la zone des travaux.

Afin de répondre à ces besoins, la STM mettra en place, dès juin 2012, trois nouvelles dessertes express reliant les bassins de résidents de l'ouest de l'île et les stationnements incitatifs jusqu'au centre-ville de Montréal. Ces dessertes permettront des gains de temps moyens de dix minutes par rapport aux temps de déplacements actuels, sans compter les gains générés par les mesures préférentielles et voies réservées prévues dans le corridor et en marge des travaux. Les nouvelles dessertes bénéficieront à terme de près de 100 kilomètres de voies réservées. La STM va également majorer de 10 % à 20 % l'offre de service rapide sur les lignes 173 et 190 en provenance de Lachine, 506 en provenance de LaSalle et 420 en provenance de Notre-Dame-de-Grâce.

Afin d'accueillir les nouvelles dessertes et de favoriser la fluidité de la circulation aux abords du terminus de la station de métro Lionel-Groulx, un réaménagement du terminus sera nécessaire. De plus, la STM veut mettre en place des stationnements aux abords du terminus Fairview et à Dollard-des-Ormeaux.

Toutes ces nouvelles mesures sont rendues possibles grâce à la participation du ministère des Transports du Québec qui assument à 100 % les coûts d'exploitation et d'investissement.

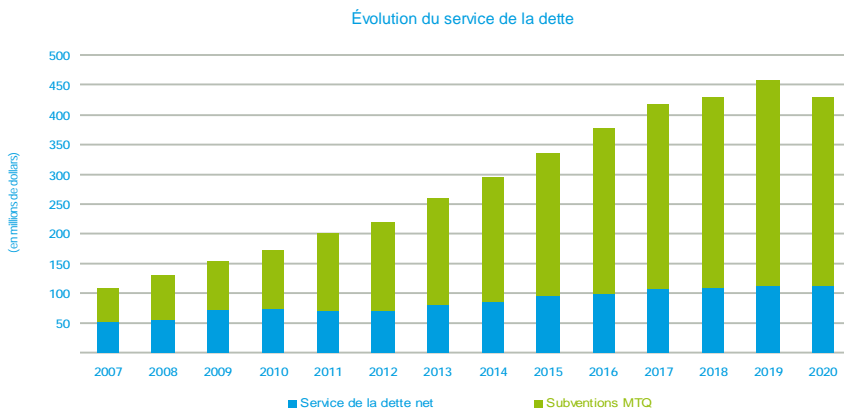
Dans son Plan stratégique 2020, la STM mise, entre autres, sur les services de bus express et les mesures préférentielles pour améliorer la rapidité et l'efficacité du transport collectif sur les axes à fort achalandage. L'intégration de mesures priorisant le transport collectif dans le cadre du chantier de l'échangeur Turcot revêt ainsi une importance déterminante.

### 2012 : une année importante pour le Plan stratégique 2020

En lien avec le Plan stratégique 2020, l'année 2012 sera également consacrée, entre autres, à la préparation de l'arrivée des nouvelles voitures de métro prévue pour 2014 et la construction du nouveau Centre de transport Stinson.

De plus, l'année 2012 sera déterminante pour l'avenir du Réseau des bus puisque la STM projette de mettre en service sept midibus électriques (30 passagers) et de réaliser plusieurs études sur les différentes alternatives quant à l'électrification à plus grande échelle du réseau de surface. Outre les midibus électriques, la STM évaluera les bus électriques et les trolleybus. À cet effet, un budget de recherche et développement de trois millions de dollars est prévu pour l'année 2012.

## Investissements



Les dépenses en immobilisations pour l'année 2012, incluant l'investissement pour les voitures de métro et ses infrastructures, s'élèveront à 586 millions de dollars pour le maintien en bon état du patrimoine, dont la valeur est de plus de 14,5 milliards de dollars. La STM procédera également à la rénovation des stations, au renouvellement du parc de bus et des installations pour les

accueillir, de même qu'au remplacement des systèmes d'exploitation (iBus). Bien que ces investissements soient en partie financés par divers programmes gouvernementaux, l'impact sur le service de la dette net sera majeur pour les prochaines années. Pour l'année 2012 le service de la dette net est de 70,1 millions de dollars soit sensiblement le même que pour l'année 2011. Les années 2013 et 2014 représenteront un défi financier, puisque les montants prévus sont de 81,2 millions de dollars et de 86,5 millions de dollars.

### Une gestion financière performante

Les dépenses prévues pour l'année 2012 sont en hausse de 64,1 millions de dollars, soit une augmentation de 5,5 % par rapport au budget 2011. De cette hausse, 1,6 % sont directement attribuables à l'ajout et à l'amélioration du service à la clientèle alors qu'une hausse de 0,9 % est reliée aux dépenses d'investissement et à l'entretien des infrastructures vieillissantes.

Poursuivant son objectif de maintenir ses coûts au niveau le plus bas possible, la STM présente une hausse de 3 % des dépenses courantes. Cette hausse est moindre que l'indice composé de l'indice des prix à la consommation (IPC) et de l'IPC transport qui était de 3,97 % selon les données de Statistique Canada au mois de juillet 2011 tel que calculé selon les orientations de la STM et appliqué depuis les dernières années.

De plus, la STM maintient ses excellentes cotes de crédit, soit A+ de la firme de notation Standard & Poor's et Aa2 de la firme Moody's. Ces firmes soulignent ainsi la saine gestion des dépenses de la Société et le contrôle rigoureux des coûts.

### Gamme tarifaire diversifiée et concurrentielle

La hausse des tarifs est déterminée en fonction des cinq critères suivants : l'IPC, l'IPC transport, les améliorations du service à la clientèle, les investissements et l'impact sur l'achalandage.

Le prix du titre mensuel à tarif ordinaire sera fixé à 75,50 \$, soit une augmentation de 2,75 \$ ou de 3,8 % par rapport à l'an dernier. La même hausse en dollars s'appliquera pour le tarif réduit, ce qui le portera à 43,75 \$. Cette augmentation de 6,7 % permet de faire un pas de plus vers l'objectif fixé par le conseil d'administration de la STM de réduire à 40 % le rabais offert aux clients bénéficiant du tarif réduit d'ici 2015. Pour sa part, le titre 6 passages disparaîtra en 2012. Les titres 10 passages, 2 passages et Soirée illimitée pourront répondre aux besoins de la clientèle occasionnelle qui se procurait le 6 passages. Dans le cadre de l'harmonisation de la tarification entre les stations de métro à l'extérieur du territoire montréalais, le titre TRAM3 devient le seul titre mensuel valable.

**L'enjeu du financement : toujours d'actualité**

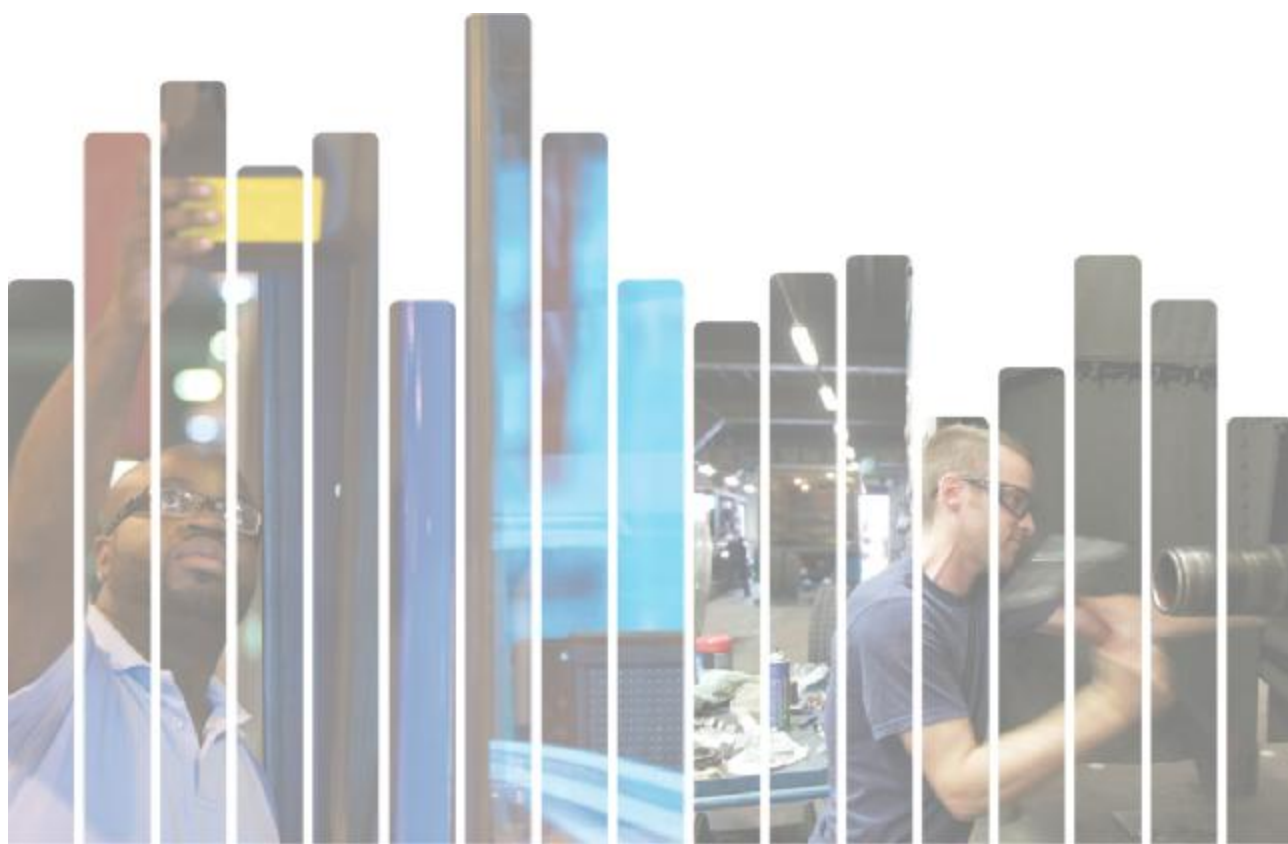
Le financement du transport en commun demeure préoccupant. Pour l'année financière 2011, la STM a présenté son premier budget équilibré depuis près de dix ans. Pour y parvenir, elle escomptait des revenus de 31,6 millions de dollars suite au partage de la taxe additionnelle de 1,5 ¢ sur l'essence relié à la nouvelle entente de la Communauté métropolitaine de Montréal et 8,3 millions de dollars provenant de l'actuelle entente sur le déficit du métro pour un total de près de 40 millions de dollars.

Bien que les fondements de la nouvelle entente soient valables, certains paramètres font en sorte que la part de la STM relativement au partage de la taxe additionnelle sur l'essence, est moindre que prévue. De plus, cette nouvelle entente n'est toujours pas appliquée dans sa globalité alors que l'actuelle entente sur le déficit du métro se termine en 2011.

Pour ces raisons, la STM se doit de prévoir un manque à gagner d'un montant de dix millions de dollars sous la rubrique Nouvelle contribution régionale CMM.







**LA STM EN BREF**

## LA MISSION DE LA STM

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

- le travail d'équipe ;
- la rigueur ;
- le respect ;
- la responsabilisation ;
- la transparence.

## PORTRAIT DE LA STM

### Quelques chiffres...

**14<sup>e</sup>**

entreprise  
en importance  
au Québec

**9 274**

employés

Budget  
d'exploitation 2012  
**1 227 M\$**  
et en investissement  
**586 M\$**

**Valeur de  
remplacement  
des actifs de  
14,5 G\$**

**405 millions de déplacements  
prévus en 2011**

**Elle assure :**

**80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal**

**70 % des déplacements en transport collectif au Québec**



### Réseau du métro

Le métro de Montréal est 100 % électrique depuis son inauguration en 1966. Il comporte quatre lignes de 71 km au total, qui desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 756 voitures, soit 333 MR-63 et 423 MR-73, qui parcourront 77 millions de km en 2011.



### Réseau des bus

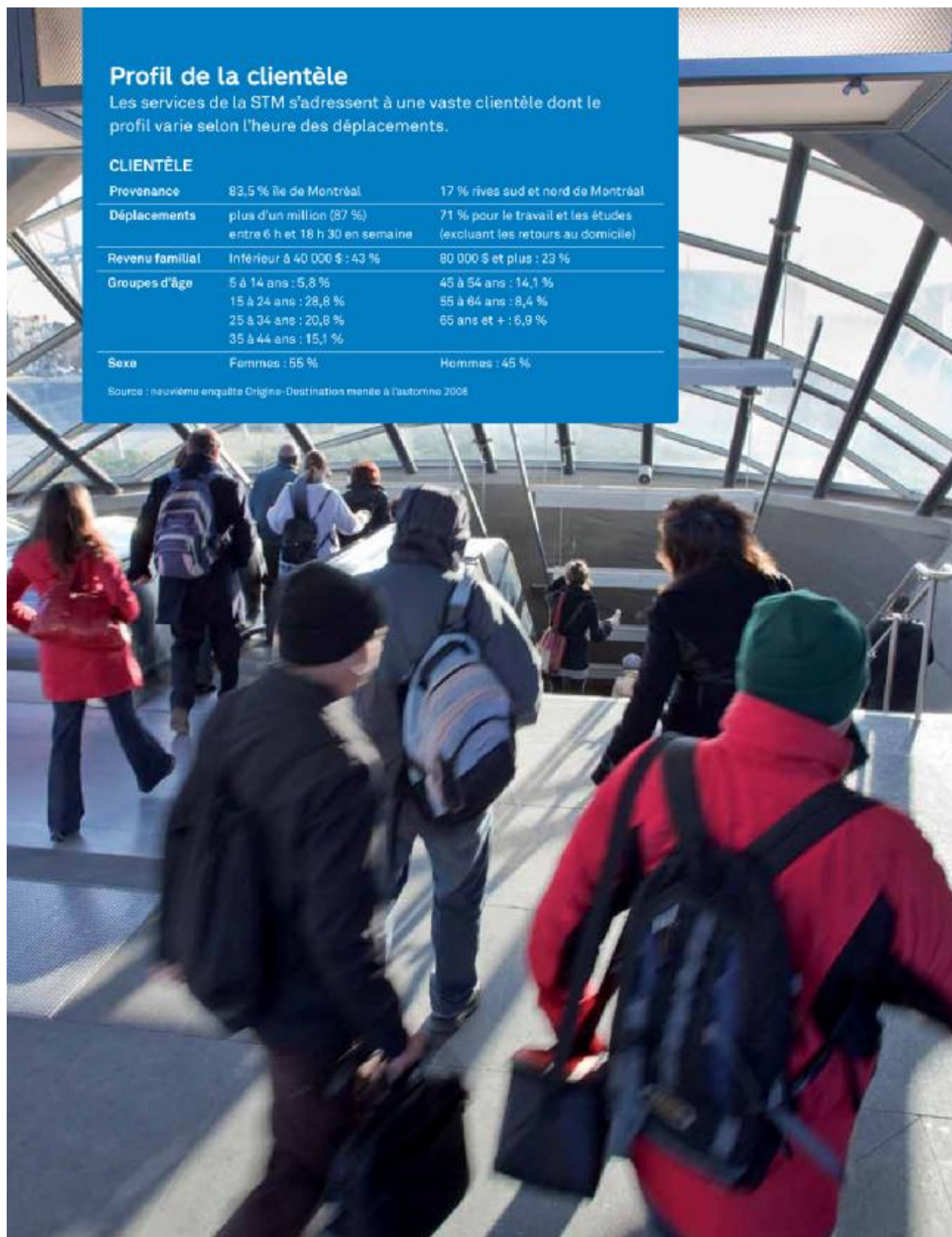
La STM possède un parc de 1 680 bus, dont huit hybrides et 202 articulés. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km<sup>2</sup>. Il compte 209 lignes, dont 156 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. Au total, 101,4 km de voies réservées permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus atteindra 84,8 millions de kilomètres en 2011. La STM offre également dix services de transport collectif par taxi.



### Transport adapté

La STM offre un service de transport adapté porte à porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi plus de 21 000 clients effectuent annuellement, à l'aide de minibus de la STM et de 16 fournisseurs en service de taxis réguliers et accessibles, plus de 2,8 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.

## PROFIL DE LA CLIENTÈLE



### Profil de la clientèle

Les services de la STM s'adressent à une vaste clientèle dont le profil varie selon l'heure des déplacements.

#### CLIENTÈLE

Provenance	83,5 % Île de Montréal	17 % rives sud et nord de Montréal
Déplacements	plus d'un million (87 %) entre 6 h et 16 h 30 en semaine	71 % pour le travail et les études (excluant les retours au domicile)
Revenu familial	Inférieur à 40 000 \$ : 43 %	80 000 \$ et plus : 23 %
Groupes d'âge	5 à 14 ans : 5,8 %	45 à 54 ans : 14,1 %
	15 à 24 ans : 28,8 %	55 à 64 ans : 8,4 %
	25 à 34 ans : 20,8 %	65 ans et + : 6,9 %
	35 à 44 ans : 15,1 %	
Sexe	Femmes : 55 %	Hommes : 45 %

Source : neuvième enquête Origine-Destination menée à l'automne 2008



## PLAN DU RÉSEAU



## LES FAITS

### ➤ D'excellentes cotes de crédit

Standard & Poor's et Moody's reconnaissent la performance de la STM au plan de l'achalandage au cours des dernières années.

➤ **A+**  
Standard & Poor's

➤ **Aa2**  
Moody's

Moody's fait également ressortir la qualité de la gestion des risques financiers, incluant les risques de refinancement. De son côté, Standard & Poor's souligne la gestion financière rigoureuse de la STM, ainsi que le contrôle de ses dépenses d'opérations au cours des cinq dernières années, le potentiel d'amélioration de la flexibilité financière par l'accroissement des autres sources de revenus d'exploitation et l'amélioration de la politique de la gestion de la dette qui cible notamment les liquidités à long terme et le niveau d'endettement.

### ➤ Le métro de Montréal est le plus productif au monde

Dans le cadre du dévoilement des derniers résultats du balisage réalisé par le Collège impérial de Londres auprès de 27 métros dans le monde, le métro de Montréal s'est classé, pour la troisième année consécutive, comme le plus productif au monde, c'est-à-dire que la productivité de sa main-d'œuvre est la plus élevée en termes de kilomètre-voiture et que ses coûts d'exploitation figurent parmi les plus bas. La STM se distingue aussi de ses pairs, car malgré le fait que ses voitures soient parmi les plus vieilles au monde, son matériel roulant continue d'afficher un bon taux de fiabilité.

### ➤ Partenariats

La STM est un partenaire incontournable des grands événements montréalais et contribue à leur succès. En effet, le nombre croissant de partenariats démontre clairement que le transport collectif constitue un élément-clé de leur réussite. L'ensemble des démarches de la STM s'inscrit dans la volonté d'être plus visible et plus présente auprès de clients actuels et potentiels, et ce, pour favoriser l'utilisation du transport collectif et répondre aux besoins variés de sa clientèle. En 2010, plus de 77 partenariats ont été réalisés pour une visibilité évaluée à quelque 4,9 millions de dollars. Parmi ceux-ci mentionnons :

➤ Alouettes de Montréal ➤ Aires Libres ➤ Canadiens de Montréal ➤ Cirque du Soleil ➤ Défi sportif ➤ Défilé du Père Noël ➤ En ville sans ma voiture ➤ Fantasia ➤ Festival de musique Osheaga ➤ Festival Le goût des Caraïbes ➤ Festival Juste pour rire ➤ Festival Montréal en lumière – Nuit blanche ➤ Fête des neiges ➤ Fête des enfants de Montréal ➤ Festival du Monde Arabe ➤ Festival des Films du Monde ➤ Festival du film pour enfants ➤ Festival de films sur les droits de la personne de Montréal ➤ Festival du nouveau cinéma ➤ Les Francfolies de Montréal ➤ Grand Prix du Canada ➤ Grands voiliers (Société du Vieux-Port) ➤ Igloofest ➤ Jour de la Terre ➤ Journée des musées montréalais ➤ Journées de la culture ➤ Labatt (Bus de nuit) ➤ Le Montréal du futur ➤ Mutek ➤ Nuit Blanche sur Tableau Noir ➤ Paradis perdu ➤ Pknic Electronik ➤ Portes ouvertes Design Montréal ➤ Quartier des spectacles ➤ Salon national de l'environnement ➤ Salon national de l'habitation ➤ Tennis Canada (Coupe Rogers) ➤ Féria du vélo de Montréal (Tour de l'île)

### ➤ Cocktail transport

Le cocktail transport se définit par un maillage entre les modes de transport collectif (métro, bus, trains de banlieue, minibus, taxis collectifs) et les modes de transport actifs et privés tels que le vélo, le taxi, la location d'auto, l'autopartage et le covoiturage. Afin de contribuer à améliorer l'offre de mobilité urbaine, la STM a conclu plusieurs ententes de partenariat avec des intervenants en mobilité durable. Par exemple les programmes Duo auto + bus avec Communauto et Bixi-bus avec la Société de vélo en libre-service permettent aux clients de la STM d'obtenir des tarifs réduits pour ces services. Nos partenaires :

➤ Communauto ➤ Vélo Québec ➤ BIXI ➤ OPUS & Cie (programme employeur) ➤ Voyagez futé ➤ Faites de l'air

### ➤ Accessibilité universelle

En juillet 2009, le conseil d'administration de la STM adoptait la politique d'accessibilité universelle en vertu de laquelle la Société s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes, les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations ». Un plan d'action en matière d'accessibilité a été intégré au Plan stratégique 2020 pour permettre la mise en œuvre de la politique.

## COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration est désigné par le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal parmi les membres de son conseil ordinaire et des conseils des autres municipalités, dont le territoire est compris dans l'agglomération. Par ailleurs, trois membres du conseil d'administration sont choisis parmi les résidents de l'agglomération, dont deux représentants des services de transport collectif et un représentant des services adaptés aux besoins des personnes handicapées. La désignation de deux représentants des services de transport collectif doit notamment permettre de faire accéder au conseil d'administration au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

Le conseil d'administration est représentatif des valeurs de diversité et de pluralité prônées par la Société. Il est actuellement composé de six élus municipaux et de trois représentants des clientèles et regroupe trois femmes et six hommes.



**Monsieur Michel Labrecque**

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



**Monsieur Edward Janiszewski**

Maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux



**Monsieur Marvin Rotrand**

Vice-président du conseil d'administration  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Côte-des-Neiges/  
Notre-Dame-de-Grâce



**Monsieur Dominic Perri**

Conseiller de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Saint-Léonard



**Monsieur Bernard Blanchet**

Conseiller d'arrondissement  
Ville de Montréal  
Arrondissement de Lachine



**Madame Monica Ricourt**

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



**Monsieur Francesco Miele**

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



**Madame Marie Turcotte**

Représentante des clients du  
transport adapté



**Madame Claudia Lacroix Perron**

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

## RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration exerce les fonctions et les pouvoirs de la Société et en détermine les grandes orientations. Il adopte le plan stratégique de développement du transport collectif sur le territoire qu'elle dessert. Il adopte annuellement le budget, le plan d'effectif et le programme triennal d'immobilisations. Il établit les différents titres de transport et en fixe les tarifs. Il approuve, abolit ou remplace les lignes de transport collectif et approuve les modifications permanentes aux parcours.

## 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 est dédié à un domaine d'intervention spécifique. Ces comités ont, pour la plupart, été créés entre 2006 et 2008, dans le cadre de la démarche de révision des règles de gouvernance, pour mener à bien les activités de la Société. Ils sont composés de membres du conseil d'administration et de membres externes indépendants.

Le président du conseil d'administration est membre d'office de tous les comités. La secrétaire générale 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 ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées. Deux sous-comités ont été formés pour traiter plus spécifiquement des dossiers touchant l'accessibilité et la diversité. Afin de prendre le pouls de la clientèle, le comité organise chaque année des consultations publiques.

### **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 établis 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.

### **Comité des 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.

### **Comité de vérification**

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens, et les solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires de la Société ainsi que de la disponibilité de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.



**Comité gouvernance et éthique**

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

**Comité maintien des actifs, projets majeurs et environnement**

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier pour assurer le maintien des actifs de la STM (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et parc informatique) ainsi que la réalisation des projets majeurs appuyant la mise en œuvre de son Plan stratégique 2020 et la gestion de la politique environnementale de la Société. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

**Comité opérationnel**

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

**Comité des arts et du patrimoine artistique**

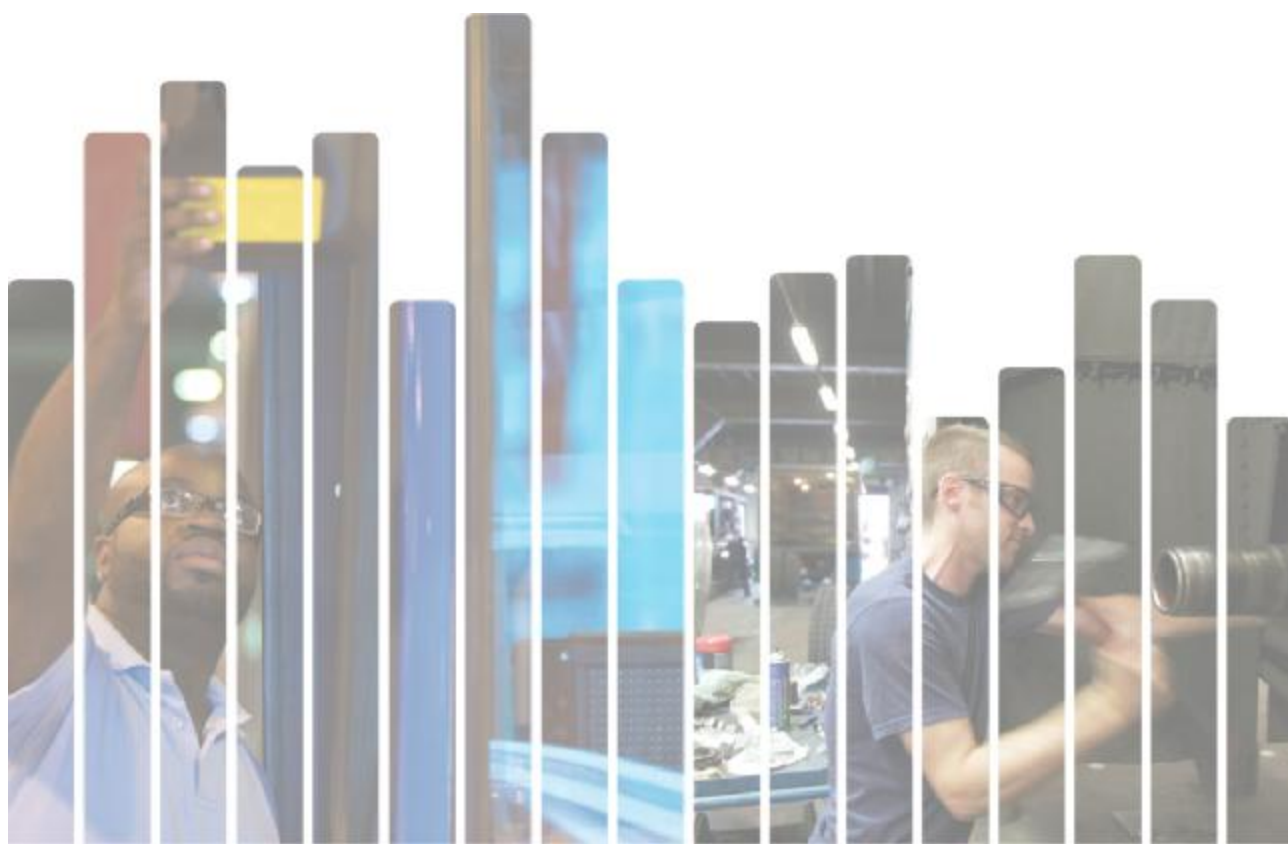
Le comité a pour mandat de favoriser l'intégration de l'Art dans le réseau de transport de la Société et de s'intéresser à la protection, à la conservation, au bon usage et à la mise en valeur des biens patrimoniaux artistiques détenus par la Société ainsi que de formuler au conseil les recommandations appropriées.



## COMPOSITION DU COMITÉ DE DIRECTION







## LE PLAN STRATÉGIQUE 2020

## PLAN STRATÉGIQUE 2020

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), il fut approuvé par le conseil d'administration de la STM le 7 septembre 2011 et par le conseil de l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011. Il présente une perspective de développement du transport collectif sur une période de dix ans pour tous les modes de transport, équipements et infrastructures. Par ailleurs, il sera revu tous les ans et mis à jour tous les cinq ans.

Préparé avec le concours de tous les gestionnaires de l'entreprise et des membres du conseil d'administration, le Plan stratégique 2020 s'inscrit dans la foulée du Plan d'affaires 2007 – 2011, puisqu'il s'appuie sur les mêmes priorités. Forts des excellents résultats du Plan d'affaires de la STM, nous avons convenu de maintenir le cap tout en augmentant la cadence. Ainsi, notre engagement collectif pour les dix prochaines années reposera sur des priorités déjà établies.

## LA VISION DE LA STM

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

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

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

## LES OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

### 540 millions de déplacements, un objectif ambitieux et durable

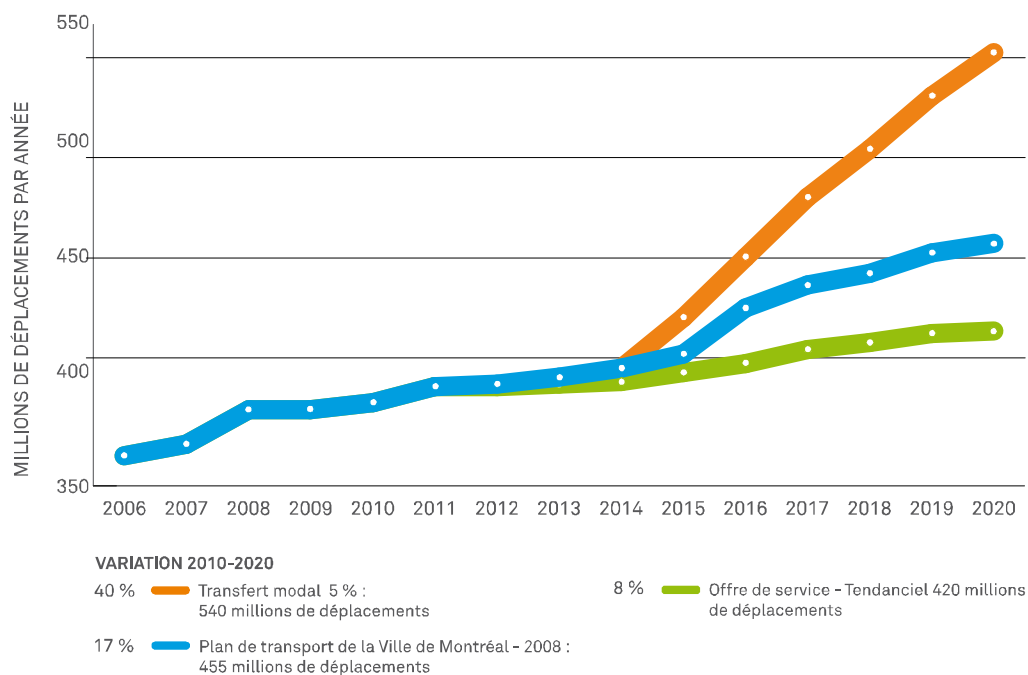
Si l'on tient compte des seuls projets de maintien et d'optimisation du réseau, la STM atteindrait 420 millions de déplacements par année à l'horizon 2020, une cible qui s'inscrit dans la continuité de ses résultats depuis 2006. En y ajoutant les projets de développement comme le tramway et les prolongements de métro, cette cible atteindrait 455 millions, correspondant à l'objectif du Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal, soit une croissance de 17 % par rapport à 2010 (ou 26 % entre 2008 et 2021).

La STM entend faire davantage : elle vise à aller au-delà de l'objectif du Plan de transport de la Ville de Montréal, qui est de 455 millions de déplacements par année en 2020. De fait, elle a fixé l'objectif de son Plan stratégique 2020 à 540 millions de déplacements annuellement, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif, elle mise sur un transfert modal de 5 % vers le transport collectif et, pour ce faire, elle compte améliorer son offre de service du réseau de métro de 26 % et celle des bus de 32 %. En ce qui a trait aux projets de développement, ceux-ci consisteraient principalement à prolonger les lignes de métro vers Anjou et Bois-Franc, à réaliser la première phase d'un réseau de tramway et à augmenter le parc de bus de plus de 400 véhicules pour un total de 2 089.

### Le transfert modal

Le transfert modal est la transition d'une personne pour une partie ou la totalité de ses déplacements, d'un mode de transport vers un autre, par suite de l'instauration de conditions rendant l'utilisation du transport collectif plus alléchante que l'utilisation de l'auto solo. Il peut s'agir d'une offre de transport améliorée, d'une proposition de déplacement dans de plus courts délais ou de l'imposition de contraintes à l'utilisation de l'auto solo.

### Trois scénarios de croissance de l'achalandage 2006 – 2020



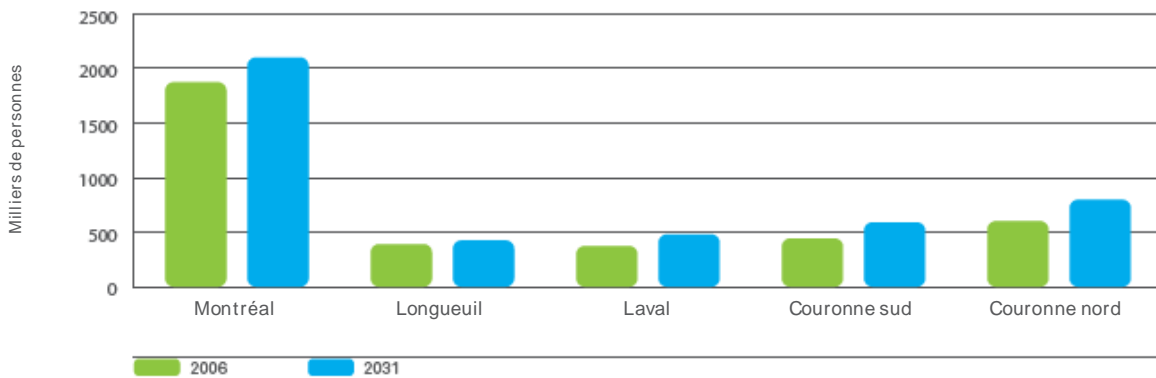
## PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES

Pour atteindre ses objectifs, la STM devra sans cesse adapter ses services et ses pratiques aux différents facteurs qui auront un impact déterminant sur ses activités. Parmi les nombreux facteurs d'influence, les perspectives démographiques auront un effet direct sur la composition de la demande de transport et conséquemment, sur son offre de service et son achalandage.

Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la région de Montréal augmentera au cours de la période de 2006 à 2031 de plus de 700 000 personnes pour atteindre 4,3 millions, soit une hausse d'environ 20 %. Cette croissance se répartira ainsi :

- en zones périphériques, une hausse de plus de 480 000 personnes. Les populations de Laval et des couronnes Sud et Nord augmenteraient de quelque 30 % ;
- sur l'île de Montréal, une hausse d'au moins 225 000 personnes, ou 12 %<sup>1</sup>. À l'horizon 2031, les Montréalais représenteraient moins de la moitié de la population de la région.

### Prévision de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR)



<sup>1</sup> Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056 – Édition 2009. Traitement CMM 2010.

## LES PRIORITÉS ET LES STRATÉGIES

En conformité avec le Plan d'affaires 2007 – 2011, mais en lien avec l'objectif ambitieux d'atteindre 540 millions de déplacements, la Plan stratégique 2020 se définit à partir des six priorités suivantes :



### PRIORITÉ 1

Développer les services

1. Rénover, prolonger le réseau de métro et augmenter l'offre de service
2. Améliorer l'offre de service tout en diversifiant le réseau des bus
3. Mettre en service la première ligne de tramway
4. Collaborer à la mise en place de tout projet de transport collectif sur le territoire de l'île de Montréal
5. Renforcer l'offre de service en transport adapté



### PRIORITÉ 2

Améliorer l'expérience client et la mise en marché

6. Développer l'image de marque *Mieux respirer*
7. Implanter un programme sur la qualité de service
8. Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service
9. Améliorer la qualité de l'information à la clientèle
10. Offrir un environnement sécuritaire, convivial et agréable
11. Appliquer les mesures d'accessibilité universelle
12. Diversifier l'offre tarifaire



### PRIORITÉ 3

Attirer, développer et mobiliser les talents

13. Déployer des moyens novateurs pour recruter du personnel et développer leurs compétences
14. Poursuivre l'effort de mobilisation des employés et des gestionnaires
15. Poursuivre la dynamique collaborative des relations de travail
16. Contribuer à créer un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif

## STRATÉGIES



#### PRIORITÉ 4

Optimiser la gestion des investissements



#### PRIORITÉ 5

Améliorer davantage la performance



#### PRIORITÉ 6

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

### STRATÉGIES

- 17. Générer de la valeur ajoutée lors du renouvellement des actifs
- 18. Optimiser la gestion de portefeuille de projets et améliorer la réalisation des projets

- 19. Augmenter et diversifier les revenus
- 20. Exercer un contrôle rigoureux des dépenses

- 21. Participer à l'effort gouvernemental d'électrification des transports
- 22. Réduire l'empreinte écologique de l'entreprise
- 23. Promouvoir le développement durable



## LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

Pour réaliser les objectifs du Plan stratégique 2020, la STM compte sur l'appui financier de ses partenaires, les gouvernements provincial et fédéral, l'agglomération de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le Plan stratégique 2020 prévoit des investissements totaux de 11,5 milliards de dollars pour les secteurs métro, bus et tramway. En se basant sur les programmes déjà en place, le financement proviendrait du gouvernement fédéral (0,8 milliard de dollars ou 7 %), du gouvernement provincial (7,5 milliards de dollars ou 65 %) ainsi que de l'agglomération de Montréal et de la STM (3,2 milliards de dollars ou 28 %).

### Sources de financement des investissements pour la période de 2011 à 2020

<i>(en millions de dollars)</i>		Financement gouvernemental		Montréal		Nouvelles sources
Secteurs	Investissements	Fédéral	Provincial	Ville	STM	Autres
		Comptant	Dettes	Comptant	Comptant/ Emprunt	Tramway
<b>Emprunt</b>						
Secteur métro	5 735	18	4 355	4	1 359	
Secteurs bus et transport adapté	3 017	792	1 527	240	458	
Secteur tramway	1 122					1 122
Prolongements du métro	1 610		1 610			
<b>Total</b>	<b>11 484</b>	<b>810</b>	<b>7 491</b>	<b>244</b>	<b>1 816</b>	<b>1 122</b>

En 2020, la contribution du gouvernement provincial atteindra 792 millions de dollars en service de la dette en vertu de l'ensemble des programmes d'aide actuellement en vigueur. Le service de la dette relié aux projets de maintien représenterait près de 418 millions de dollars soit 53 %. Quant aux projets de développement, il serait à la hauteur de 374 millions de dollars soit 47 % des contributions annuelles. En ajoutant les prolongements du métro sur le territoire de l'île de Montréal de 1,6 milliard de dollars, le service de la dette à la charge du gouvernement provincial devrait s'accroître de 146 millions de dollars additionnels pour atteindre une charge annuelle de 938 millions de dollars.

Malgré l'importance des sources de financement provenant de ses partenaires, ces investissements auront un impact significatif sur le service de la dette de la STM et sur le cadre financier présenté ci-après.

## LE CADRE FINANCIER

Pour la durée du Plan stratégique 2020, la situation financière de la Société passera d'un équilibre budgétaire en 2011 à un manque à gagner de près de 262 millions de dollars en 2020.

### Cadre financier 2011 – 2020 : prévisions selon les sources actuelles de financement

(en millions de dollars)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Sources de revenus</b>										
Clients	514	533	549	564	607	643	709	754	802	850
Autres	39	36	37	38	38	40	41	43	45	46
Gouvernements	229	257	298	363	472	611	732	798	872	909
<b>Agglomération de Montréal</b>	<b>390</b>	<b>395</b>	<b>405</b>	<b>415</b>	<b>425</b>	<b>435</b>	<b>445</b>	<b>455</b>	<b>465</b>	<b>475</b>
Taxe sur l'immatriculation des véhicules	19	25	30	30	30	30	30	30	30	30
Taxe sur les parcs de stationnement	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Quotes-parts indexées	352	351	356	366	376	386	396	406	416	426
Régionales	90	88	88	88	88	88	88	88	89	89
Financement supplémentaire requis	-	64	106	145	162	196	236	254	265	262
	<b>1 262</b>	<b>1 373</b>	<b>1 483</b>	<b>1 613</b>	<b>1 792</b>	<b>2 013</b>	<b>2 251</b>	<b>2 392</b>	<b>2 538</b>	<b>2 631</b>
<b>Charges</b>										
Rémunération et biens et services	1 024	1 103	1 157	1 213	1 267	1 329	1 425	1 489	1 552	1 604
Investissements	238	270	326	400	525	684	826	903	986	1 027
	<b>1 262</b>	<b>1 373</b>	<b>1 483</b>	<b>1 613</b>	<b>1 792</b>	<b>2 013</b>	<b>2 251</b>	<b>2 392</b>	<b>2 538</b>	<b>2 631</b>

### Mise en garde

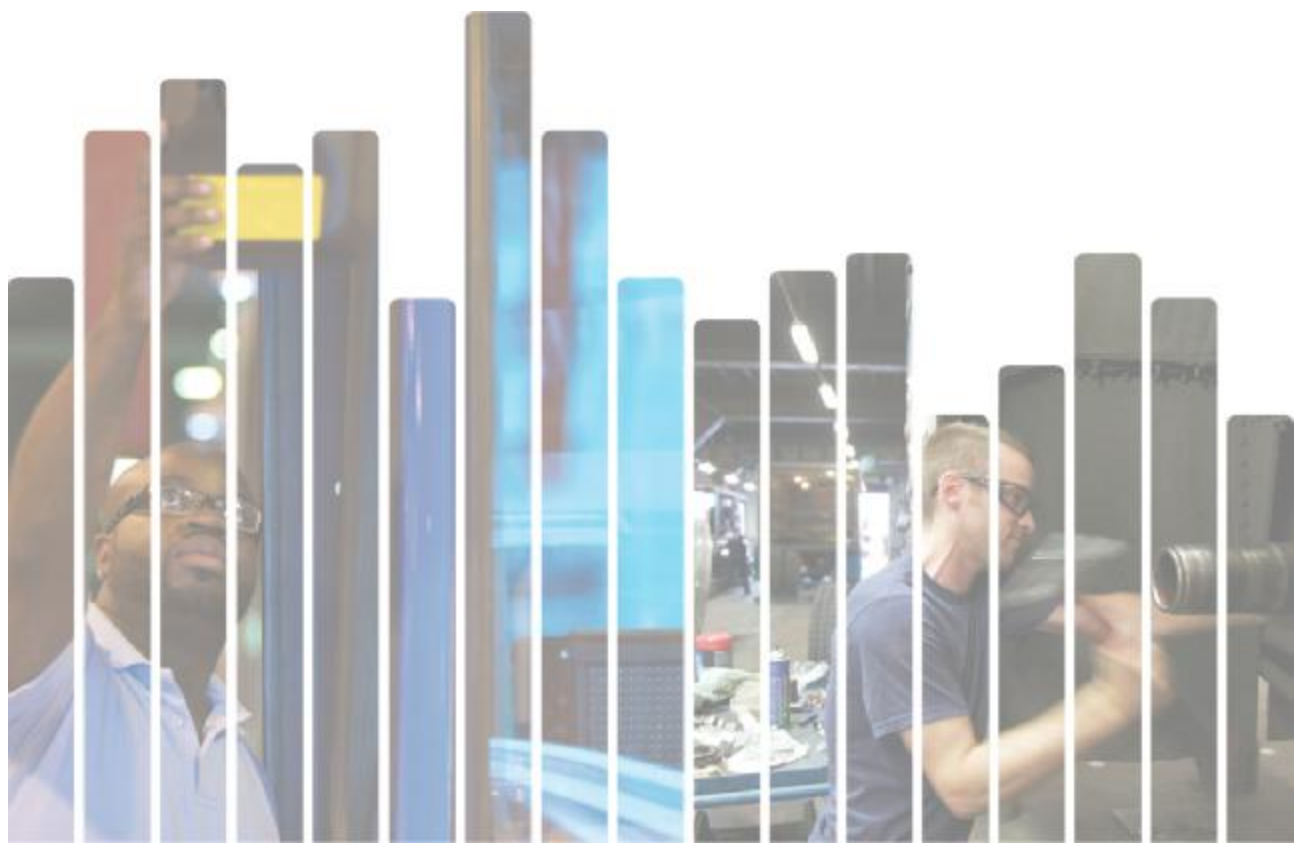
L'adoption du budget annuel donne le signal de départ pour la révision du cadre financier pour les années subséquentes jusqu'en 2020. Pour l'année 2012, il y a donc un décalage normal entre les résultats financiers présentés dans ce cadre (révisés à la fin de l'année 2010) et ceux présentés dans le présent document.

Afin d'arrimer son cadre financier avec les projections financières de l'agglomération de Montréal, les ajustements suivants furent apportés à la contribution de l'agglomération de Montréal :

- ajout de la contribution au programme SOFIL pour 2011 (17 millions de dollars) et pour les années 2012 à 2020 (22 millions de dollars). La STM traite cette contribution comme un remboursement des dépenses d'investissement, ce qui lui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ses actifs ;
- diminution de 15 millions de dollars pour l'année 2011 à titre de contribution spéciale de la STM.

### Financement supplémentaire requis

Au cours des prochaines années, compte tenu des contributions soutenues de la clientèle, de l'agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine, les ressources financières demeureront insuffisantes pour atteindre les objectifs du Plan stratégique 2020. La Société doit donc pouvoir compter sur une majoration des sources actuelles, voir la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes pour financer le développement de son offre de service et mettre en place de nouveaux modes de transport.



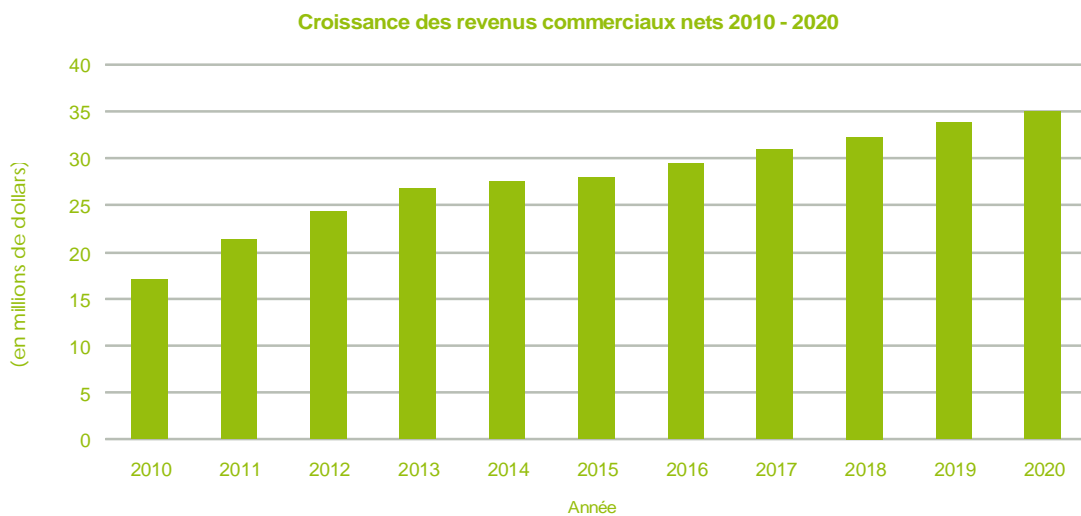
**TRANSGESCO S.E.C. – OBJECTIFS 2020**

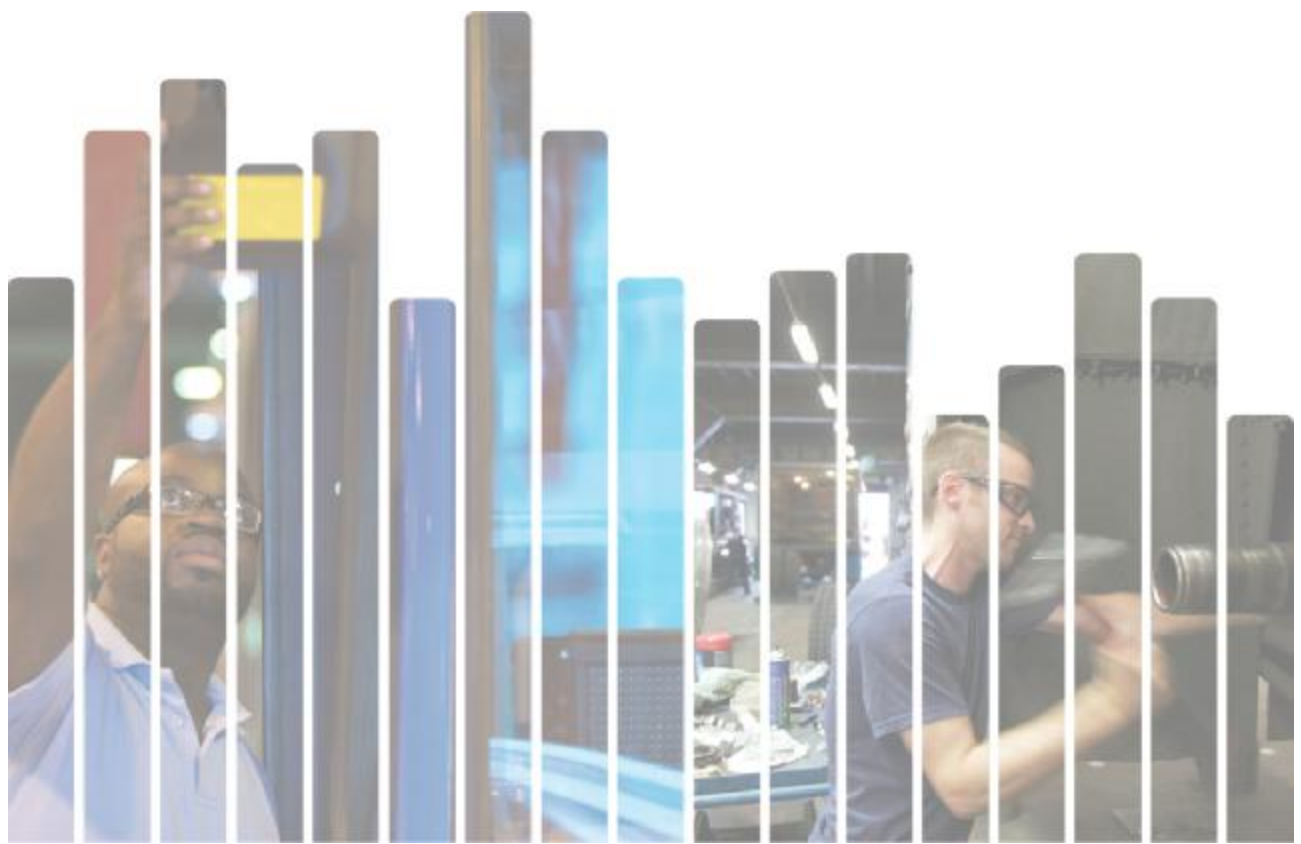
## LES OBJECTIFS 2020

Créée en 2003, Transgesco s.e.c., filiale à part entière, a pour mandat de gérer, administrer, exploiter et développer divers partenariats avec des intervenants du secteur privé, visant à exercer toutes activités commerciales connexes à l'entreprise de transport en commun de la STM.

Le conseil des associés de Transgesco s.e.c., auquel siège trois membres du conseil d'administration de la Société, en détermine les orientations, en adopte le plan stratégique de développement, en nomme les vérificateurs externes et prend acte de ses états financiers.

Pour la période de 2010 à 2020, son objectif est de doubler ses revenus commerciaux nets, soit de 17 millions de dollars en 2010 à 35 millions de dollars en 2020. Afin d'atteindre cet objectif, Transgesco s.e.c. prévoit maximiser les sources de revenus actuelles et développer de nouvelles sources.





## **PROCESSUS BUDGÉTAIRE**



## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS RETENUS POUR L'ÉLABORATION DU BUDGET 2012

Le Plan de transport de la Ville de Montréal, le Plan stratégique 2020 de la STM et le Plan de transport annuel de la STM orientent l'élaboration du budget.

Les principes d'une saine gestion des fonds publics, la prise en compte des politiques à incidence budgétaire et tout autre élément connu, tel qu'énoncé ci-après, sont également pris en considération dans l'élaboration, dans un premier temps, du cadre financier de la Société.

Ce cadre financier, en évaluant le manque à gagner pour équilibrer les revenus et les dépenses, vient par la suite influencer le niveau d'indexation des tarifs, la contribution de l'agglomération de Montréal et, s'il y a lieu, déterminer des objectifs de rationalisation des dépenses.

Tous ces éléments et les différents plans de ressources qui en découlent, sont ensuite intégrés au budget 2012.

### Éléments relatifs aux revenus

Le budget des revenus-clients est établi à partir de la prévision pour l'année en cours. Celle-ci est élaborée à partir d'un modèle qui considère les historiques et les tendances par titre de transport et qui isole les événements ponctuels.

À cette prévision, s'ajoutent des hypothèses de croissance de l'achalandage en considérant le niveau de service proposé, la situation économique et la stratégie tarifaire. De plus, l'impact de l'indexation des tarifs considère un taux d'élasticité de la demande.

Les recettes et les aides métropolitaines sont d'abord établies en fonction du budget préliminaire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et, s'il y a lieu, elles sont ajustées suite à l'adoption finale du budget de l'AMT.

La contribution régionale de la CMM représente la quote-part estimée de la nouvelle taxe sur l'essence en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> mai 2010 sur le territoire de l'AMT.

Les diverses subventions du gouvernement du Québec sont évaluées en fonction des programmes en vigueur, soit le Programme d'aide au transport adapté, le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun et les programmes liés aux investissements.

L'agglomération de Montréal fixe sa contribution en tenant compte de l'équilibre budgétaire de la STM et de sa propre situation financière.

### Éléments relatifs aux dépenses

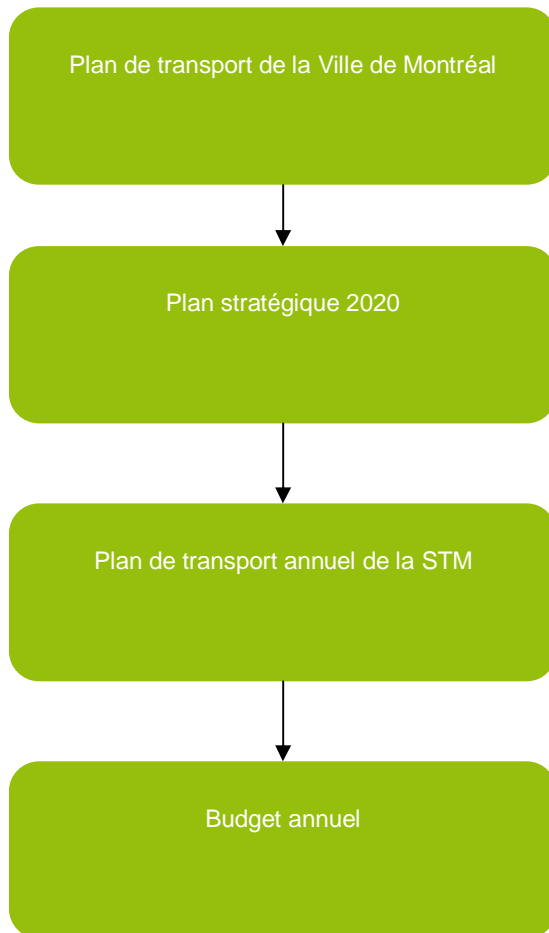
La structure des dépenses reflète le maintien et l'évolution des activités et des responsabilités de la STM, tout en tenant compte des choix budgétaires effectués par les unités administratives.

Lors de la préparation du budget, les dépenses sont évaluées selon les besoins ; la STM n'utilise pas systématiquement le principe d'indexation.

Les dépenses intègrent des hypothèses concernant la rémunération et les cotisations de l'employeur qui respectent le cadre de négociation énoncé par l'agglomération de Montréal ainsi que l'ensemble des obligations liées aux conventions collectives existantes.

Les frais de financement sont établis en fonction des dépenses d'immobilisations prévues pour l'année 2011 – 2012 et des stratégies de financement appropriées. Le taux utilisé pour le coût de financement en 2012 est de 4,04 % tandis que pour les projections à plus long terme, il s'agit d'une fourchette de 4,15 % à 5,60 %. Un taux de 4 % est utilisé pour les revenus de placement à long terme au fonds d'amortissement et un taux de 0,5 % pour les revenus de placement à court terme.

## PLANIFICATION BUDGÉTAIRE (STRATÉGIQUE)



Objectifs stratégiques, sur un horizon de 20 ans qui permettront d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais. Pour ce faire, des investissements massifs sont prévus dans les modes de transport collectif et actif, tels que le tramway, le métro, le bus, le train, le vélo et la marche.

Plan stratégique dans lequel on retrouve les priorités de l'entreprise soutenues par diverses stratégies qui se déclinent à leur tour en actions.

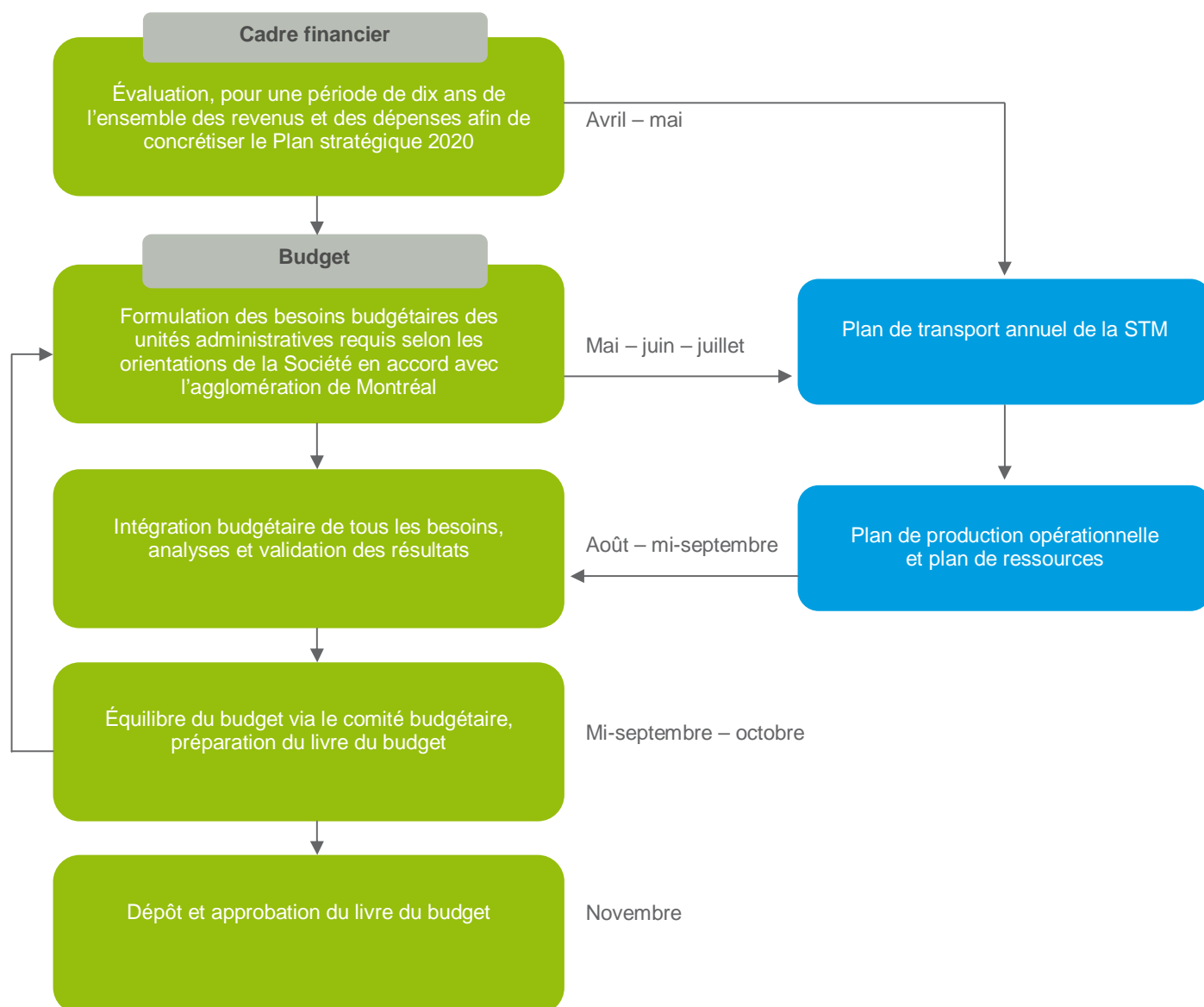
Ensemble des composantes de l'offre de service. Les besoins en ressources financières, humaines et matérielles découlent de cette offre de service. Il y a un plan de transport pour le Réseau du métro, pour le Réseau des bus ainsi que pour le Transport adapté.

Ensemble des revenus et dépenses identifiés selon les besoins afin d'atteindre les objectifs du Plan stratégique 2020 pour une année précise.



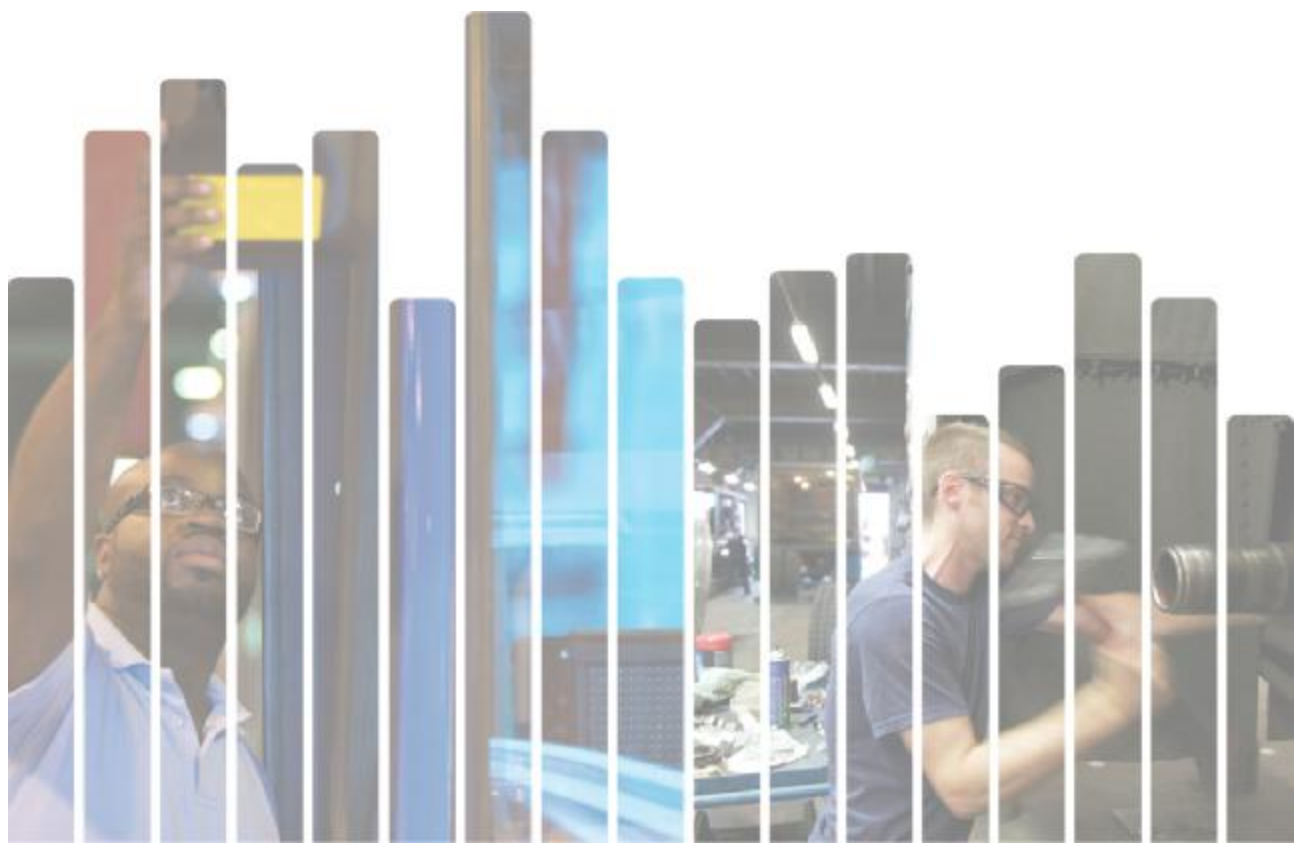
## PLANIFICATION BUDGÉTAIRE (OPÉRATIONNELLE)

La STM s'est pourvu d'un processus budgétaire annuel rigoureux et bien documenté permettant une prise de décision efficace. Le schéma qui suit résume et intègre l'ensemble des étapes qui sous-tendent la confection du budget de la STM.

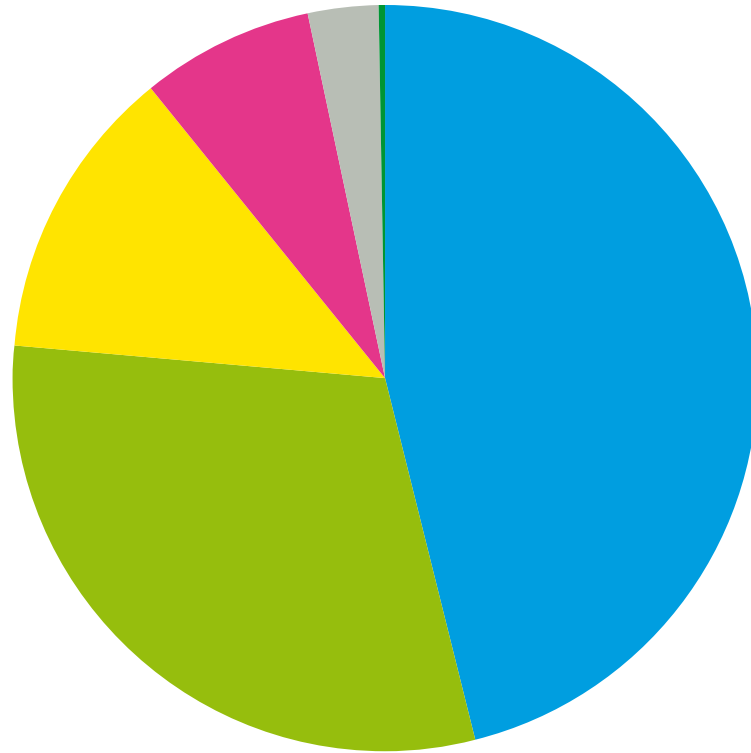


Le travail pour le Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014 (PTI) est fait en parallèle.





## **ANALYSE DES REVENUS ET DÉPENSES**

**RÉPARTITION DES REVENUS 2012**

46,0 %	Revenus-clients
30,4 %	Contribution de l'agglomération de Montréal
12,8 %	Subventions du gouvernement
7,3 %	Contributions régionales
3,1 %	Autres revenus d'exploitation
0,4 %	Surplus reporté

## REVENUS 2010 – 2011 – 2012

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Revenus-clients</b>						
<b>Bus et métro</b>						
Titres STM	501 115	454 241	479 183	438 159	46 874	10,3
Recettes métropolitaines	60 783	48 730	52 848	46 693	12 053	24,7
	<u>561 898</u>	<u>502 971</u>	<u>532 031</u>	<u>484 852</u>	<u>58 927</u>	<u>11,7</u>
<b>Transport adapté</b>	3 487	3 152	3 053	2 819	335	10,6
	<u>565 385</u>	<u>506 123</u>	<u>535 084</u>	<u>487 671</u>	<u>59 262</u>	<u>11,7</u>
<b>Autres revenus d'exploitation</b>						
Quote-part - Transgesco s.e.c.	24 389	21 350	20 976	17 218	3 039	14,2
Autres revenus	13 816	17 438	12 973	14 298	(3 622)	(20,8)
	<u>38 205</u>	<u>38 788</u>	<u>33 948</u>	<u>31 516</u>	<u>(583)</u>	<u>(1,5)</u>
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté</b>	42 260	39 757	38 909	37 334	2 503	6,3
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services</b>	59 970	51 949	50 278	39 883	8 021	15,4
<b>Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette</b>	54 552	48 773	44 744	35 621	5 778	11,8
<b>Surplus reporté</b>	4 300		2 996		4 300	100,0
<b>Contribution de l'agglomération de Montréal<sup>1</sup></b>	372 900	387 900	372 900	359 400	(15 000)	(3,9)
<b>Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal</b>		8 322	8 322	7 109	(8 322)	(100,0)
<b>Contributions régionales</b>						
Aide métropolitaine - métro	39 442	40 309	40 190	40 521	(867)	(2,2)
Aide métropolitaine - bus	4 518	4 634	4 604	4 694	(116)	(2,5)
Aide métropolitaine - intégration tarifaire	4 630	3 858	4 632	4 071	772	20,0
Équipements métropolitains	1 313	1 294	1 294	1 033	19	1,5
Transport adapté	207	207	207	204		
Contribution régionale CMM	29 923	31 601	21 601	13 503	(1 678)	(5,3)
Nouvelle contribution régionale CMM	10 000				10 000	100,0
	<u>90 033</u>	<u>81 902</u>	<u>72 527</u>	<u>64 025</u>	<u>8 130</u>	<u>9,9</u>
<b>Total</b>	<u>1 227 604</u>	<u>1 163 515</u>	<u>1 159 709</u>	<u>1 062 559</u>	<u>64 089</u>	<u>5,5</u>

<sup>1</sup> Pour l'année 2011, l'agglomération de Montréal prévoit une contribution de base de 373 millions de dollars et une contribution pour le programme SOFIL de 17 millions de dollars, pour un total de 390 millions de dollars. Pour l'année 2012, celle-ci maintiendra sa contribution de base au même niveau que 2011 mais haussera de cinq millions de dollars sa contribution au programme SOFIL pour une contribution totale de 395 millions de dollars.

## ANALYSE DES REVENUS 2011 – 2012

En 2012, les revenus sont en hausse de 64,1 millions de dollars, soit 5,5 % par rapport au budget 2011. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

### Revenus-clients

L'année 2011 a été une année exceptionnelle du point de vue de l'achalandage avec une hausse de près de 3 % par rapport au budget (hausse de 4,2 % par rapport au réel de 2010). Avec le retour d'un certain pessimisme face à la vigueur de l'économie québécoise et canadienne, la STM se fixe tout de même un objectif d'achalandage à la hausse de 1,25 % en 2012. Cette cible reflète à la fois l'augmentation de service, les efforts marketing ainsi que la croissance naturelle de l'achalandage. Afin d'atteindre ce résultat, la STM maintiendra sa présence lors de partenariats et de grands événements à Montréal en plus de diversifier ses offres tarifaires. Venant appuyer le programme d'abonnement OPUS à l'année, la STM a lancé son programme employeur OPUS & Cie qui cible les entreprises désireuses de se positionner en tant qu'employeur de choix et partenaire du développement durable. Par leur contribution financière bonifiée d'un rabais de la STM, les entreprises participantes incitent concrètement leurs employés à joindre le mouvement collectif. Ce programme prendra de l'ampleur en 2012 et contribuera à soutenir la croissance de l'achalandage. Le programme CAMPUS a également vu le jour sous forme de projet pilote à l'automne 2011. Ce dernier permet d'offrir aux étudiants de l'Université de Montréal, répondant à certains critères, par le biais d'une cotisation universelle prélevée à même les droits de scolarité, un titre de transport à un tarif inégalé. Voici les principales variations au niveau des revenus-clients :

	<i>(en millions de dollars)</i>
➤ Révision à la hausse des prévisions de croissance des revenus en 2011	24,9
➤ Hausse de l'achalandage en 2012 de 1,25 %	3,6
➤ Effet net de la stratégie tarifaire	18,4
➤ Hausse des recettes métropolitaines et revenus du transport adapté	12,4
	<b><u>59,3</u></b>

### Quote-part – Transgesco s.e.c.

La quote-part de Transgesco s.e.c., filiale à part entière de la STM, est en hausse de trois millions de dollars pour atteindre 24,4 millions de dollars au budget 2012. Cette hausse des revenus s'explique par le nouveau contrat signé en 2011 relativement à l'exclusivité de la distribution du journal 24 Heures dans le métro.

### Autres revenus

Ces revenus sont en baisse de 3,6 millions de dollars par rapport au budget 2011. De ce montant, 3,2 millions de dollars proviennent principalement d'une diminution du budget non récurrent liée à la valorisation des inventaires.

### Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté

Pour l'année 2012, la subvention atteindra un montant de 42,3 millions de dollars. Ce montant a été établi en fonction des modalités du programme d'aide du gouvernement du Québec pour la période de 2009 à 2012.

### **Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services**

La subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services représente 60 millions de dollars en 2012, en hausse de 8 millions de dollars par rapport au budget 2011. Le PAGASTC, créé en 2007, qui permettait aux organismes de transport de recouvrer une partie des coûts affectés à l'instauration d'initiatives visant à accroître l'offre de service et qui fixait des objectifs à atteindre d'ici 2011 par rapport à 2006 sera reconduit et bonifié. Ces objectifs qui prévoyaient une augmentation de 16 % de l'offre de service offerte à la population et de 8 % du niveau de l'achalandage ont été largement dépassés avec plus de 25 % pour le premier cas et 11,5 % pour le second.

Pour la STM, la subvention couvre 50 % des dépenses d'exploitation additionnelles et la mise en place de mesures d'amélioration touchant l'offre de service au Réseau du métro et au Réseau des bus. Pour 2012, l'ajout de 107 000 heures de service au Réseau des bus comprend 44 000 heures pour les mesures de mitigation reliées au chantier de l'échangeur Turcot qui seront remboursées à 100 %. Pour le Réseau du métro, l'offre de service sera en hausse d'un million de kilomètres.

### **Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette**

La subvention liée aux intérêts du service de la dette est en hausse de 5,8 millions de dollars pour atteindre 54,6 millions de dollars en 2012, en raison de l'accroissement des dépenses d'investissement, depuis quelques années, pour la modernisation des équipements et des infrastructures.

Il est à noter que les subventions au comptant provenant de la Société de financement des infrastructures locales du Québec ne figurent pas à titre de subventions du gouvernement liées aux investissements. Le programme de la SOFIL, qui est en application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, prévoit un financement de 100 % des investissements réparti entre les gouvernements provincial, fédéral et l'agglomération de Montréal. Il se poursuivra jusqu'en 2014. La phase II du programme permettra à la STM d'investir plus de 587 millions de dollars dont 499 millions de dollars proviendront des gouvernements provincial et fédéral et le solde de l'agglomération de Montréal. Toutefois, contrairement à la phase I du programme où le financement se faisait au comptant, 35 % sera remboursé sur emprunt en phase II.

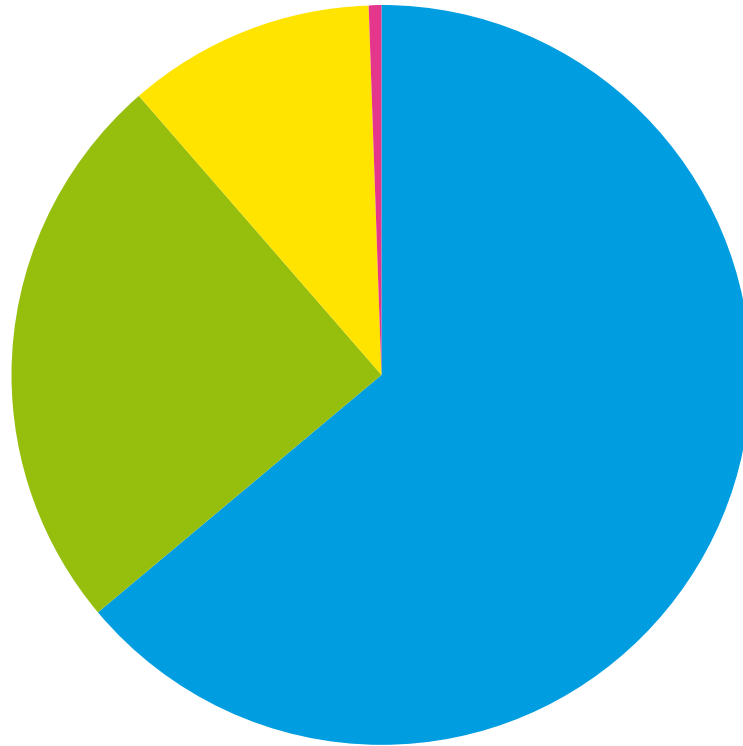
### **Contribution de l'agglomération de Montréal**

Pour l'année 2011, l'agglomération de Montréal prévoit une contribution de base de 373 millions de dollars et une contribution pour le programme SOFIL de 17 millions de dollars, pour un total de 390 millions de dollars. Pour l'année 2012, celle-ci maintiendra sa contribution de base au même niveau que 2011 mais haussera de cinq millions de dollars sa contribution au programme SOFIL pour une contribution totale de 395 millions de dollars.

### **Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal et contributions régionales**

La contribution de 8,3 millions de dollars des municipalités hors de l'agglomération de Montréal est reliée à l'entente 2007 – 2011 sur le déficit du métro et se termine en 2011. Combinée à une diminution des revenus escomptés de la nouvelle entente (contribution régionale CMM), la STM prévoit un manque à gagner de dix millions de dollars pour l'année 2012, qui est présenté sous la rubrique Nouvelles contributions régionales CMM.

## RÉPARTITION DES DÉPENSES 2012



63,8 %	Rémunération
24,7 %	Biens et services
11,0 %	Dépenses liées aux investissements
0,5 %	Dépenses imprévues



## DÉPENSES PAR TYPE 2010 – 2011 – 2012

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	515 311	499 232	495 168	443 427	16 079	3,2
Heures supplémentaires	39 803	35 140	37 912	46 665	4 663	13,3
Primes diverses et autres paiements	48 921	48 527	47 611	47 483	394	0,8
Avantages sociaux	106 249	94 448	90 266	94 931	11 801	12,5
	<u>710 284</u>	<u>677 347</u>	<u>670 957</u>	<u>632 506</u>	<u>32 937</u>	<u>4,9</u>
Cotisations aux régimes publics	61 574	58 352	57 247	54 244	3 222	5,5
Coût de la CSST	11 646	12 269	11 132	11 267	(623)	(5,1)
	<u>73 220</u>	<u>70 620</u>	<u>68 380</u>	<u>65 511</u>	<u>2 600</u>	<u>3,7</u>
	<u>783 504</u>	<u>747 968</u>	<u>739 336</u>	<u>698 017</u>	<u>35 537</u>	<u>4,8</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	14 897	14 012	32 175	11 036	884	6,3
Énergie, taxes et permis	92 777	93 160	88 433	83 113	(383)	(0,4)
Services professionnels	21 490	15 073	13 556	14 288	6 417	42,6
Services techniques et autres services	73 032	65 687	64 984	61 341	7 346	11,2
Matériel et fournitures	55 004	53 471	52 975	50 819	1 533	2,9
Location	17 562	12 398	10 847	8 716	5 165	41,7
Financement des opérations	4 182	4 182	4 182	1 933		
Dépenses diverses	24 495	19 163	19 835	12 498	5 332	27,8
	<u>303 439</u>	<u>277 145</u>	<u>286 987</u>	<u>243 744</u>	<u>26 294</u>	<u>9,5</u>
	<u>1 086 943</u>	<u>1 025 112</u>	<u>1 026 323</u>	<u>941 760</u>	<u>61 831</u>	<u>6,0</u>
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Projets spéciaux	9 039	6 172	6 596	6 394	2 867	46,5
Service de la dette - bus et métro	124 684	125 543	121 163	110 558	(859)	(0,7)
Virement au fonds de roulement	984	851	1 326	851	133	15,6
	<u>134 708</u>	<u>132 566</u>	<u>129 085</u>	<u>117 804</u>	<u>2 141</u>	<u>1,6</u>
<b>Dépenses imprévues</b>						
	<u>5 953</u>	<u>5 836</u>			<u>117</u>	<u>2,0</u>
<b>Total</b>	<u>1 227 604</u>	<u>1 163 515</u>	<u>1 155 409</u>	<u>1 059 564</u>	<u>64 089</u>	<u>5,5</u>

## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2010 – 2011 – 2012

<i>(en milliers d'heures)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b>						
Gestionnaires	527	498	502	482	28	5,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	238	235	228	200	2	0,9
Professionnels syndiqués	624	564	546	453	60	10,7
Employés de bureau syndiqués	1 442	1 393	1 421	1 255	49	3,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	819	804	797	733	16	1,9
Commis divisionnaires et autres	423	418	411	399	6	1,3
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	385	359	365	341	25	7,0
Inspecteurs	336	335	274	244	2	0,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	8 303	8 172	8 006	7 648	131	1,6
Employés d'entretien	5 026	4 885	4 786	4 406	142	2,9
	<u>18 124</u>	<u>17 663</u>	<u>17 337</u>	<u>16 161</u>	<u>461</u>	<u>2,6</u>
<b>Heures CSST</b>						
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	3	3	3	2		
Commis divisionnaires et autres	2	2	2			
Inspecteurs	18	18	18	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	181	180	180	160	1	0,7
Employés d'entretien	81	68	73	82	13	19,6
	<u>285</u>	<u>270</u>	<u>275</u>	<u>247</u>	<u>15</u>	<u>5,4</u>
<b>Heures supplémentaires</b>						
Professionnels syndiqués et non syndiqués	3	3	4	7		
Employés de bureau syndiqués	22	21	22	44	2	8,3
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	57	51	61	82	6	11,2
Commis divisionnaires et autres	50	47	44	52	2	5,2
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	20	19	33	42	1	4,1
Inspecteurs	12	12	12	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	603	536	477	544	67	12,5
Employés d'entretien	205	188	281	388	17	9,0
	<u>973</u>	<u>878</u>	<u>934</u>	<u>1 162</u>	<u>95</u>	<u>10,8</u>
<b>Total</b>	<u>19 381</u>	<u>18 811</u>	<u>18 545</u>	<u>17 569</u>	<u>570</u>	<u>3,0</u>

## ANALYSE DES DÉPENSES 2011 – 2012

Le budget 2012 présente une augmentation des dépenses de 64,1 millions de dollars, soit une hausse de 5,5 % par rapport au budget 2011. Cette augmentation se répartit et s'explique selon les quatre catégories suivantes :

### Augmentation de l'offre de service et amélioration du service à la clientèle : ajout de 18,4 millions de dollars, soit 1,6 %

Comme pour les années précédentes, une part importante de la hausse budgétaire est consacrée à l'augmentation de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle. Les dépenses d'ajout de service comprennent les coûts de livraison (chauffeurs, opérateurs et chefs d'opérations), les coûts d'entretien des véhicules et les coûts d'énergie.

Sommaire des principales variations :

	<i>(en millions de dollars)</i>
➤ Réseau des bus : augmentation de 2,7 millions de kilomètres pour un total de 88 millions de kilomètres	11,8
➤ Réseau du métro : augmentation de 1 million de kilomètres pour un total de 78 millions de kilomètres	1,0
➤ Transport adapté : hausse de 0,1 million de déplacements pour un total de 3 millions de déplacements	2,8
➤ Réfection de la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et amélioration de la propreté	2,8
	<b>18,4</b>

### Dépenses d'investissement : hausse de 6,6 millions de dollars, soit 0,5 %

Le service de la dette brut de la STM s'élèvera à 124,7 millions de dollars en 2012, soit une légère diminution par rapport au budget 2011. Les dépenses d'investissement sont sensiblement les mêmes que 2011 alors que le taux de financement pour l'année 2012 a diminué de 5,07 % à 4,04 %. Par ailleurs, les projets spéciaux seront augmentés de trois millions de dollars en 2012 et la STM doit mettre en œuvre des mesures transitoires de 4,5 millions de dollars afin de maintenir son service pendant la réfection des ateliers du métro pour accueillir les nouvelles voitures en 2014.

	<i>(en millions de dollars)</i>
➤ Service de la dette	- 0,9
➤ Ajout aux projets spéciaux afin de réaliser des études sur les différentes alternatives quant à l'électrification du réseau de surface	3,0
➤ Mise en place de mesures transitoires pendant la réfection des ateliers du métro	4,5
	<b>6,6</b>

### Entretien des infrastructures : hausse de 4,5 millions de dollars, soit 0,4 %

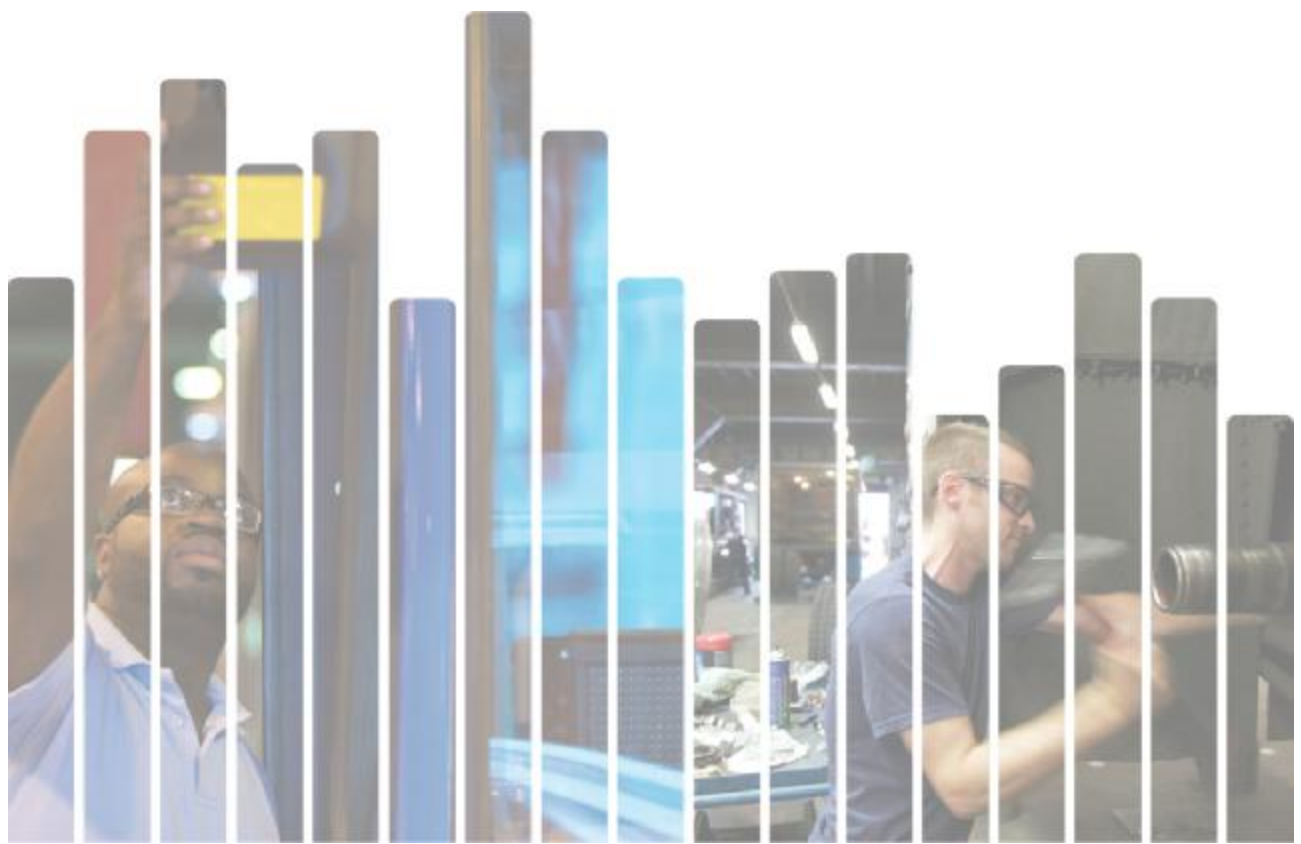
Bien que la priorité du Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014 est de maintenir et de renouveler les actifs de la STM au cours des prochaines années, plusieurs d'entre eux ont atteint leur durée de vie et nécessitent d'investir dans leur entretien courant afin de les maintenir sécuritaires et fonctionnels. Pour 2012, le budget de la direction Entretien des infrastructures sera augmenté de 2,4 millions de dollars afin de réaliser divers projets opérationnels et des menus travaux. De plus, l'impact du vieillissement des voitures de métro est évalué à 2,1 millions de dollars pour la prochaine année au point de vue de l'entretien.

### Gestion rigoureuse des dépenses courantes : hausse de 34,6 millions de dollars, soit 3 %

Depuis plusieurs années, la STM a pour objectif de maintenir ses coûts le plus bas possible. Considérant que l'indice combiné de l'IPC et de l'IPC transport était de 3,97 % au 31 juillet 2011, la Société atteint son objectif en présentant une hausse de 3 % des dépenses courantes pour l'année 2012. Cette dernière est principalement causée par l'indexation des coûts de rémunération et l'augmentation des biens et services.

Sommaire des principales variations :

	<i>(en millions de dollars)</i>
➤ Indexation de 2 % des salaires et révision des autres coûts reliés à la rémunération tels que les avantages sociaux et les cotisations aux régimes publics	20,1
➤ Hausse de la taxe de vente du Québec (TVQ) de 8,5 % à 9,5 %	2,2
➤ Variation des biens et services pour le diesel, l'électricité et les contrats de taxi au Transport adapté	2,6
➤ Mise en opération de la commande centralisée au Réseau du métro : contrat de soutien, ajout de ressources internes et coûts de réaménagement	5,0
➤ Location de locaux suite au transfert des minibus urbains au Centre de transport St-Michel et au réaménagement de ce dernier (mesures reliées au chantier de l'échangeur Turcot)	1,5
➤ Hausse des coûts reliés au Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)	0,8
➤ Implantation d'un programme de gestion des matières résiduelles dans les stations de métro	1,1
➤ Autres variations	1,3
	<b>34,6</b>

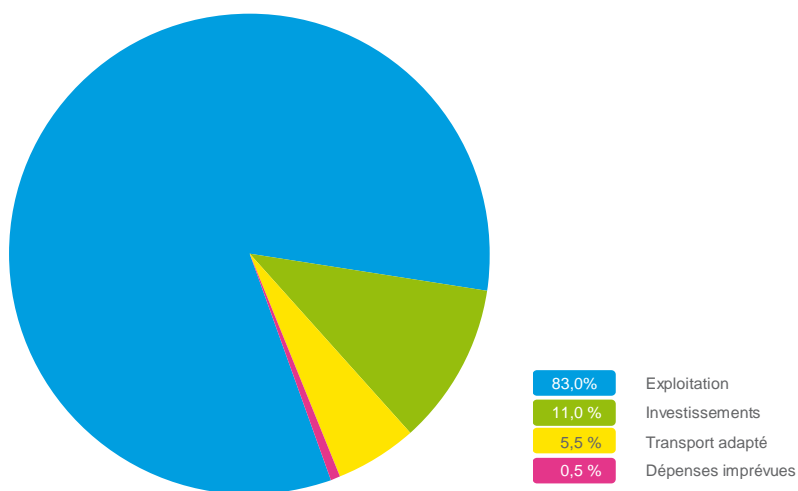


## DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT



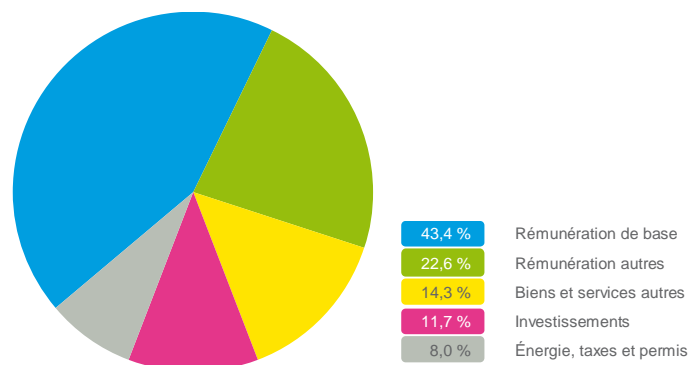
## SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2010 – 2011 – 2012

(en milliers de dollars)	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Budget 2012 vs 2011 Écart %
<b>Bus et métro</b>						
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>	1 018 891	964 301	966 261	886 766	54 590	5,7
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Projets spéciaux	9 039	6 172	6 596	6 394	2 867	46,5
Service de la dette - bus et métro	124 684	125 543	121 163	110 558	(859)	(0,7)
Virement au fonds de roulement	984	851	1 326	851	133	15,6
	<u>134 708</u>	<u>132 566</u>	<u>129 085</u>	<u>117 804</u>	<u>2 141</u>	<u>1,6</u>
	<u>1 153 599</u>	<u>1 096 867</u>	<u>1 095 346</u>	<u>1 004 569</u>	<u>56 732</u>	<u>5,2</u>
<b>Transport adapté</b>						
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>	68 052	60 811	60 062	54 995	7 241	11,9
<b>Dépenses imprévues</b>	5 953	5 836			117	2,0
<b>Total</b>	<u>1 227 604</u>	<u>1 163 515</u>	<u>1 155 409</u>	<u>1 059 564</u>	<u>64 089</u>	<u>5,5</u>



## DÉPENSES 2010 – 2011 – 2012 BUS ET MÉTRO

(en milliers de dollars)	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011	
					Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	500 766	486 322	482 160	431 277	14 444	3,0
Heures supplémentaires	38 575	34 085	36 857	44 929	4 490	13,2
Primes diverses et autres paiements	47 175	46 944	46 060	45 943	231	0,5
Avantages sociaux	103 806	92 356	88 175	92 815	11 449	12,4
	<u>690 321</u>	<u>659 707</u>	<u>653 252</u>	<u>614 963</u>	<u>30 614</u>	<u>4,6</u>
Cotisations aux régimes publics	59 849	56 833	55 735	52 845	3 016	5,3
Coût de la CSST	11 482	12 108	10 972	11 185	(625)	(5,2)
	<u>71 331</u>	<u>68 941</u>	<u>66 707</u>	<u>64 030</u>	<u>2 391</u>	<u>3,5</u>
	<u>761 652</u>	<u>728 648</u>	<u>719 959</u>	<u>678 993</u>	<u>33 004</u>	<u>4,5</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	12 622	12 031	30 382	9 481	591	4,9
Énergie, taxes et permis	92 777	93 160	88 433	83 113	(383)	(0,4)
Services professionnels	21 306	14 888	13 372	14 210	6 417	43,1
Services techniques et autres services	35 164	31 844	31 793	32 162	3 320	10,4
Matériel et fournitures	54 838	53 284	52 735	50 669	1 555	2,9
Location	17 548	12 383	10 833	8 712	5 165	41,7
Financement des opérations	4 182	4 182	4 182	1 933		
Dépenses diverses	18 802	13 881	14 571	7 492	4 921	35,5
	<u>257 239</u>	<u>235 653</u>	<u>246 302</u>	<u>207 772</u>	<u>21 586</u>	<u>9,2</u>
	<u>1 018 891</u>	<u>964 301</u>	<u>966 261</u>	<u>886 766</u>	<u>54 590</u>	<u>5,7</u>
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Projets spéciaux	9 039	6 172	6 596	6 394	2 867	46,5
Service de la dette - bus et métro	124 684	125 543	121 163	110 558	(859)	(0,7)
Virement au fonds de roulement	984	851	1 326	851	133	15,6
	<u>134 708</u>	<u>132 566</u>	<u>129 085</u>	<u>117 804</u>	<u>2 141</u>	<u>1,6</u>
<b>Total</b>	<u>1 153 599</u>	<u>1 096 867</u>	<u>1 095 346</u>	<u>1 004 569</u>	<u>56 732</u>	<u>5,2</u>





## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2010 – 2011 – 2012

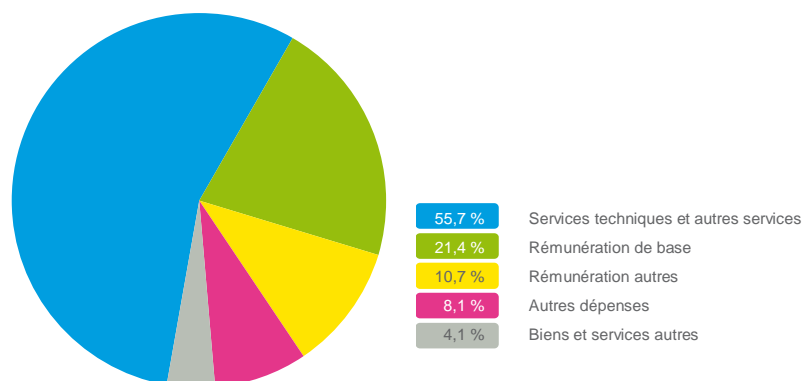
### BUS ET MÉTRO

(en milliers d'heures)	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b>						
Gestionnaires	499	473	474	456	26	5,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	238	235	228	200	2	0,9
Professionnels syndiqués	622	562	544	451	60	10,7
Employés de bureau syndiqués	1 416	1 370	1 398	1 234	46	3,3
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	797	781	772	708	16	2,0
Commis divisionnaires et autres	284	285	275	279	(1)	(0,4)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	385	359	365	341	25	7,0
Inspecteurs	336	335	274	244	2	0,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	8 018	7 925	7 774	7 411	93	1,2
Employés d'entretien	5 026	4 885	4 786	4 406	142	2,9
	<u>17 622</u>	<u>17 211</u>	<u>16 888</u>	<u>15 729</u>	<u>410</u>	<u>2,4</u>
<b>Heures CSST</b>						
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	3	3	3	2		
Commis divisionnaires et autres	1	1	1			
Inspecteurs	18	18	18	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	174	173	173	156	1	0,7
Employés d'entretien	81	68	73	82	13	19,6
	<u>277</u>	<u>262</u>	<u>267</u>	<u>242</u>	<u>15</u>	<u>5,5</u>
<b>Heures supplémentaires</b>						
Professionnels syndiqués et non syndiqués	3	3	4	7		
Employés de bureau syndiqués	22	21	22	44	2	8,3
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	56	50	60	79	6	11,5
Commis divisionnaires et autres	34	35	32	29	(1)	(3,0)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	20	19	33	42	1	4,1
Inspecteurs	12	12	12	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	592	525	466	528	67	12,8
Employés d'entretien	205	188	281	388	17	9,0
	<u>944</u>	<u>853</u>	<u>908</u>	<u>1 120</u>	<u>91</u>	<u>10,7</u>
<b>Total</b>	<u>18 842</u>	<u>18 326</u>	<u>18 064</u>	<u>17 092</u>	<u>516</u>	<u>2,8</u>

## DÉPENSES 2010 – 2011 – 2012

### TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de dollars)	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	14 546	12 910	13 008	12 150	1 635	12,7
Heures supplémentaires	1 228	1 055	1 055	1 736	173	16,4
Primes diverses et autres paiements	1 746	1 583	1 551	1 540	163	10,3
Avantages sociaux	2 444	2 092	2 091	2 116	352	16,8
	<u>19 963</u>	<u>17 640</u>	<u>17 704</u>	<u>17 543</u>	<u>2 323</u>	13,2
Cotisations aux régimes publics	1 725	1 519	1 512	1 399	206	13,6
Coût de la CSST	164	161	161	82	3	1,8
	<u>1 889</u>	<u>1 679</u>	<u>1 673</u>	<u>1 481</u>	<u>209</u>	12,5
	<u>21 852</u>	<u>19 319</u>	<u>19 377</u>	<u>19 024</u>	<u>2 532</u>	13,1
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	2 275	1 981	1 792	1 555	293	14,8
Services professionnels	184	184	184	78		
Services techniques et autres services	37 869	33 843	33 190	29 179	4 026	11,9
Matériel et fournitures	166	187	240	150	(21)	(11,4)
Location	14	14	14	4		
Dépenses diverses	179	170	152	135	9	5,5
	<u>40 687</u>	<u>36 380</u>	<u>35 573</u>	<u>31 100</u>	<u>4 307</u>	11,8
	<u>62 538</u>	<u>55 699</u>	<u>54 950</u>	<u>50 124</u>	<u>6 839</u>	12,3
<b>Autres dépenses</b>						
Énergie, entretien, taxes et informatique	5 514	5 112	5 112	4 871	401	7,8
<b>Total</b>	<u>68 052</u>	<u>60 811</u>	<u>60 062</u>	<u>54 995</u>	<u>7 241</u>	11,9



## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2010 – 2011 – 2012

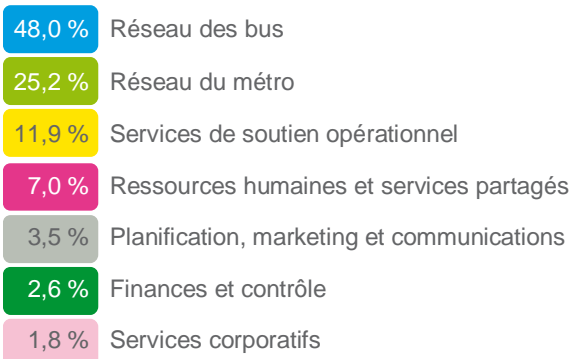
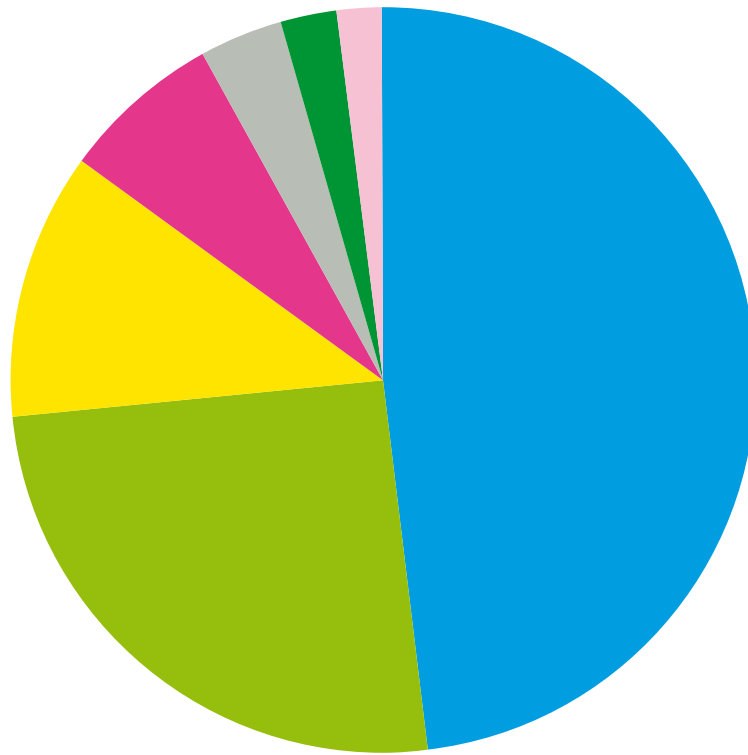
### TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers d'heures)	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b>						
Gestionnaires	27	25	28	27	2	8,7
Professionnels syndiqués	2	2	2	2		
Employés de bureau syndiqués	26	22	24	21	4	17,4
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	23	23	25	24		
Commis divisionnaires et autres	139	133	137	121	7	5,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	285	247	232	237	38	15,2
	<u>502</u>	<u>452</u>	<u>448</u>	<u>432</u>	<u>50</u>	<u>11,2</u>
<b>Heures CSST</b>						
Commis divisionnaires et autres	1	1	1			
Chauffeurs, opérateurs et autres	7	7	7	4		
	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>4</u>		
<b>Heures supplémentaires</b>						
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	1	1	1	3		
Commis divisionnaires et autres	16	12	12	23	4	28,3
Chauffeurs, opérateurs et autres	12	12	12	15		
	<u>29</u>	<u>25</u>	<u>25</u>	<u>42</u>	<u>4</u>	<u>13,8</u>
<b>Total</b>	<u>539</u>	<u>485</u>	<u>482</u>	<u>478</u>	<u>54</u>	<u>11,1</u>





## RÉPARTITION DES DOLLARS PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE 2012



## SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Réseau des bus</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	464 501	443 582	436 976	411 593	20 919	4,7
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	9 443	9 358	9 146	8 685	84	0,9
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	646 570	580 730	636 639	677 522	65 841	11,3
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	4 527	4 500	4 400	4 170	27	0,6
<b>Réseau du métro</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	243 267	224 517	230 694	215 478	18 750	8,4
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	4 730	4 504	4 521	4 172	226	5,0
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	221 754	197 242	197 174	326 049	24 513	12,4
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	2 273	2 172	2 181	2 019	101	4,6
<b>Services de soutien opérationnel</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	114 675	103 252	98 523	87 555	11 423	11,1
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	1 711	1 659	1 559	1 351	52	3,1
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	46 976	46 971	46 971	60 057	5	0,0
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	856	832	783	677	24	2,8
<b>Ressources humaines et services partagés</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	67 380	63 072	65 135	59 383	4 308	6,8
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	1 011	980	979	896	31	3,1
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	17 486	17 486	17 486	33 275		
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	520	507	506	461	13	2,6
<b>Planification, marketing et communications</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	33 841	30 911	31 749	26 490	2 930	9,5
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	397	387	381	353	10	2,6
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	4 336	4 336	4 336	7 382		
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	205	200	197	182	5	2,6
<b>Finances et contrôle</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	24 886	24 564	24 298	20 959	322	1,3
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	383	374	375	334	10	2,5
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	6 397	5 502	5 502	12 075	895	16,3
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	201	197	197	175	5	2,3
<b>Services corporatifs</b>						
Dollars ( <i>en milliers</i> )	17 860	16 592	17 749	11 862	1 268	7,6
Heures régulières ( <i>en milliers</i> )	223	210	195	155	13	6,1
Heures supplémentaires ( <i>en heures</i> )	335	335	335	514		
Effectif ( <i>en années-personnes</i> )	114	108	100	82	6	5,9

Note : Dans cette section les heures régulières incluent les heures CSST.

## RÉSEAU DES BUS

La STM possède un parc de 1 680 bus, dont huit hybrides et 202 articulés. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km<sup>2</sup>. Il compte 209 lignes, dont 156 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. Au total, 101,4 kilomètres de voies réservées permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus atteindra 84,8 millions de kilomètres en 2011. La STM offre également dix services de transport collectif par taxi.

Le Réseau des bus fournit à l'ensemble de la communauté un service de transport de surface rapide, fiable, confortable, sécuritaire et accessible, où le client se sent bien accueilli et informé.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011	
					Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	247 964	239 693	235 366	217 606	8 271	3,5
Heures supplémentaires	25 514	22 487	25 262	26 039	3 026	13,5
Primes diverses et autres paiements	30 566	30 788	30 121	28 984	(221)	(0,7)
Avantages sociaux	43 850	39 848	38 947	39 048	4 002	10,0
Cotisations aux régimes publics	30 566	29 530	28 866	26 292	1 036	3,5
Coût de la CSST	3 442	3 229	3 323	3 059	213	6,6
	<u>381 902</u>	<u>365 576</u>	<u>361 885</u>	<u>341 028</u>	<u>16 327</u>	<u>4,5</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	2 888	1 468	1 709	2 301	1 420	96,7
Énergie, taxes et permis	54 222	52 330	50 330	44 741	1 891	3,6
Services professionnels	408	678		175	(270)	(39,8)
Services techniques et autres services	571	553	440	468	18	3,3
Matériel et fournitures	23 999	22 090	22 115	22 557	1 909	8,6
Location	19	23	29	46	(5)	(20,0)
Dépenses diverses	492	863	468	276	(371)	(43,0)
	<u>82 598</u>	<u>78 006</u>	<u>75 092</u>	<u>70 565</u>	<u>4 592</u>	<u>5,9</u>
<b>Total</b>	<u>464 501</u>	<u>443 582</u>	<u>436 976</u>	<u>411 593</u>	<u>20 919</u>	<u>4,7</u>



## RÉSEAU DES BUS

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b> (en milliers d'heures)						
Gestionnaires	98	85	87	84	13	15,1
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	6	6		
Professionnels syndiqués	42	28	40	28	14	48,5
Employés de bureau syndiqués	94	90	107	76	4	4,9
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	374	355	340	319	18	5,2
Commis divisionnaires et autres	198	200	189	194	(2)	(1,2)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	161	153	152	150	8	5,3
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 543	6 493	6 379	6 034	50	0,8
Employés d'entretien	1 928	1 948	1 847	1 794	(21)	(1,1)
<b>Total</b>	<b>9 443</b>	<b>9 358</b>	<b>9 146</b>	<b>8 685</b>	<b>84</b>	<b>0,9</b>
<b>Heures supplémentaires</b> (en heures)						
Professionnels syndiqués			872	1 017		
Employés de bureau syndiqués	394	394	2 146	2 811		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	18 724	13 325	22 906	29 595	5 399	40,5
Commis divisionnaires et autres	28 503	29 542	26 473	22 313	(1 039)	(3,5)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	5 811	7 058	20 418	18 216	(1 246)	(17,7)
Chauffeurs, opérateurs et autres	474 018	424 956	366 001	410 774	49 061	11,5
Employés d'entretien	119 121	105 455	197 823	192 796	13 666	13,0
<b>Total</b>	<b>646 570</b>	<b>580 730</b>	<b>636 639</b>	<b>677 522</b>	<b>65 841</b>	<b>11,3</b>
<b>Effectif</b> (en années-personnes)						
Gestionnaires	47	41	42	40	6	14,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3	3		
Professionnels syndiqués	22	15	21	15	7	47,9
Employés de bureau syndiqués	51	49	59	42	2	4,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	179	170	163	153	8	4,9
Commis divisionnaires et autres	94	96	91	93	(1)	(1,4)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	77	73	73	72	4	4,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 130	3 115	3 061	2 891	14	0,5
Employés d'entretien	923	937	888	861	(13)	(1,4)
<b>Total</b>	<b>4 527</b>	<b>4 500</b>	<b>4 400</b>	<b>4 170</b>	<b>27</b>	<b>0,6</b>

La hausse des effectifs et des heures supplémentaires s'explique principalement par l'augmentation de 3,2 % de l'offre de service alors que la diminution des employés d'entretien reflète l'amélioration de la performance de ce secteur.

## RÉSEAU DES BUS

### Actions du Plan stratégique 2020

Priorité 1	Actions
Développer les services	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ mettre en service des midibus ;</li> <li>➤ implanter des technologies pour optimiser les déplacements et absorber une portion de la croissance ;</li> <li>➤ évaluer le bassin de fournisseurs de service, tout en se gardant une marge de manœuvre avec suffisamment de véhicules pour assurer le service.</li> </ul>
Priorité 2	Actions
Améliorer l'expérience client et la mise en marché	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ poursuivre les efforts d'amélioration concernant la disponibilité des équipements et la fiabilité du service ;</li> <li>➤ poursuivre les efforts d'amélioration de la ponctualité du service ;</li> <li>➤ améliorer la propreté ;</li> <li>➤ améliorer la courtoisie et l'accueil ;</li> <li>➤ améliorer la sécurité ;</li> <li>➤ mettre en place le service Vélo-BUS ;</li> <li>➤ améliorer le confort des véhicules du transport adapté ;</li> <li>➤ améliorer le confort des bus.</li> </ul>

## RÉSEAU DES BUS

### Indicateurs du Plan stratégique 2020

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Offre de service <i>(en millions de kilomètres)</i>	81,1	84,8	88,0	107,4
Mesures préférentielles pour bus <i>(en kilomètres)</i>	142,0	142,4	230,0	370,0
Parc de bus	1 680	1 680	1 712	2 089
Ponctualité des bus <i>(en pourcentage)</i>	83,3	82,7	82,5	90,0
Taux d'immobiles <i>(en pourcentage)</i>	17,5	17,0	17,0	17,5

## RÉSEAU DU MÉTRO

Le métro de Montréal est 100 % électrique depuis son inauguration en 1966. Il comporte quatre lignes de 71 km au total, qui desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 756 voitures, soit 333 MR-63 et 423 MR-73, qui parcourront 77 millions de kilomètres en 2011.

Le Réseau du métro fournit à l'ensemble de la communauté un service de transport par métro rapide, fiable, confortable, sécuritaire et accessible, où le client se sent bien accueilli et informé.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Budget 2012 vs 2011 Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	128 794	118 557	121 151	109 519	10 237	8,6
Heures supplémentaires	9 606	8 305	8 302	13 486	1 301	15,7
Primes diverses et autres paiements	11 726	11 337	11 309	11 274	390	3,4
Avantages sociaux	23 711	19 671	19 720	20 098	4 040	20,5
Cotisations aux régimes publics	15 680	14 431	14 509	13 451	1 248	8,7
Coût de la CSST	1 578	1 417	1 417	1 212	161	11,4
	<u>191 095</u>	<u>173 719</u>	<u>176 409</u>	<u>169 041</u>	<u>17 377</u>	<u>10,0</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	3 739	4 678	7 698	2 649	(939)	(20,1)
Énergie	23 924	22 979	22 979	22 485	946	4,1
Services professionnels	190	155	371	359	35	22,6
Services techniques et autres services	4 198	2 158	1 946	1 483	2 040	94,5
Matériel et fournitures	19 429	20 370	20 651	17 774	(941)	(4,6)
Location	1 427	1 286	1 276	1 252	140	10,9
Dépenses diverses	(736)	(828)	(637)	435	92	(11,1)
	<u>52 172</u>	<u>50 799</u>	<u>54 285</u>	<u>46 437</u>	<u>1 373</u>	<u>2,7</u>
<b>Total</b>	<u>243 267</u>	<u>224 517</u>	<u>230 694</u>	<u>215 478</u>	<u>18 750</u>	<u>8,4</u>

## RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>						
Gestionnaires	55	55	57	54		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	2	3		
Professionnels syndiqués	23	25	26	23	(3)	(10,5)
Employés de bureau syndiqués	119	109	111	101	9	8,7
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	388	391	397	351	(3)	(0,8)
Commis divisionnaires et autres	31	31	31	28		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	178	162	168	150	17	10,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 555	1 506	1 480	1 444	48	3,2
Employés d'entretien	2 379	2 222	2 249	2 019	157	7,1
<b>Total</b>	<b>4 730</b>	<b>4 504</b>	<b>4 521</b>	<b>4 172</b>	<b>226</b>	<b>5,0</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>						
Professionnels syndiqués	355	355	355	466		
Employés de bureau syndiqués	5 554	4 463	4 463	6 806	1 091	24,5
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	35 664	35 311	35 311	48 715	353	1,0
Commis divisionnaires et autres	4 600	4 600	4 600	4 273		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	11 841	9 803	9 803	19 785	2 038	20,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	116 155	98 170	98 170	114 993	17 986	18,3
Employés d'entretien	47 585	44 540	44 472	131 010	3 045	6,8
<b>Total</b>	<b>221 754</b>	<b>197 242</b>	<b>197 174</b>	<b>326 049</b>	<b>24 513</b>	<b>12,4</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>						
Gestionnaires	27	26	27	25		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	1	1	2		
Professionnels syndiqués	12	13	14	12	(1)	(10,8)
Employés de bureau syndiqués	65	60	61	55	5	8,2
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	185	187	191	168	(2)	(1,0)
Commis divisionnaires et autres	15	15	15	13		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	85	78	81	72	8	9,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	744	723	710	692	21	2,9
Employés d'entretien	1 139	1 068	1 081	980	71	6,6
<b>Total</b>	<b>2 273</b>	<b>2 172</b>	<b>2 181</b>	<b>2 019</b>	<b>101</b>	<b>4,6</b>

La réfection des ateliers du métro, afin d'accueillir les nouvelles voitures de métro en 2014, nécessitent la mise en place de mesures transitoires afin de ne pas pénaliser le service à la clientèle. Ces mesures amènent une hausse temporaire des effectifs et des heures supplémentaires à l'entretien et à l'exploitation des trains.

Par ailleurs, l'ajout d'un million de kilomètres à l'offre de service, soit une hausse de 1,3 % et le vieillissement des voitures actuelles nécessitent également l'ajout de ressources.

**RÉSEAU DU MÉTRO****Actions du Plan stratégique 2020**

<b>Priorité 2</b>	<b>Actions</b>
Améliorer l'expérience client et la mise en marché	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ poursuivre les efforts d'amélioration concernant la disponibilité des équipements et la fiabilité du service ;</li><li>➤ poursuivre les efforts d'amélioration de la ponctualité du service ;</li><li>➤ améliorer la propreté ;</li><li>➤ améliorer la courtoisie et l'accueil ;</li><li>➤ améliorer la sécurité.</li></ul>

## RÉSEAU DU MÉTRO

### Indicateurs du Plan stratégique 2020

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Offre de service <i>(en millions de kilomètres)</i>	76,6	77,0	78,1	97,2
Clients à l'heure dans le métro <i>(en pourcentage)</i>	97,9	97,7	97,6	98,1
Taux d'immobiles <i>(en pourcentage)</i>	13,5	14,3	14,3	12,0

## SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

### Entretien des infrastructures

Assurer la sécurité, la fiabilité, l'apparence, l'adaptation des installations du parc immobilier au moindre coût pour assurer la livraison du service.

### Ingénierie

Assumer le leadership technologique et supporter techniquement tout le cycle de vie des équipements, infrastructures et processus d'exploitation.

### Sûreté et contrôle

Supporter l'ensemble de l'entreprise en matière de sûreté industrielle. Faire respecter les lois et règlements en vigueur à la STM et, de façon plus particulière, au contrôle de la perception. Par ses inspecteurs, assurer une présence rassurante auprès de la clientèle et des employés et contribuer à la prévention en les informant et en les sensibilisant à la sécurité.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Budget 2012 vs 2011 Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	52 093	51 171	47 816	40 302	921	1,8
Heures supplémentaires	2 111	2 039	2 039	2 536	73	3,6
Primes diverses et autres paiements	2 056	2 035	1 895	2 152	21	1,1
Avantages sociaux	9 730	8 235	7 754	8 813	1 495	18,2
Cotisations aux régimes publics	6 004	5 622	5 219	5 411	382	6,8
Coût de la CSST	455	436	436	157	19	4,4
	<u>72 450</u>	<u>69 538</u>	<u>65 159</u>	<u>59 371</u>	<u>2 911</u>	<u>4,2</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	1 293	643	1 330	1 463	650	101,1
Taxes et permis	240	240	240	2		
Services professionnels	7 925	2 807	2 863	2 417	5 118	182,3
Services techniques et autres services	17 109	16 217	15 565	15 309	891	5,5
Matériel et fournitures	9 204	8 676	8 626	7 960	528	6,1
Location	341	341	351	260		
Dépenses diverses	6 113	4 790	4 390	773	1 324	27,6
	<u>42 225</u>	<u>33 713</u>	<u>33 364</u>	<u>28 184</u>	<u>8 512</u>	<u>25,2</u>
<b>Total</b>	<u>114 675</u>	<u>103 252</u>	<u>98 523</u>	<u>87 555</u>	<u>11 423</u>	<u>11,1</u>



## SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b> (en milliers d'heures)						
Gestionnaires	86	83	82	90	2	2,9
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	15	15	15	11		
Professionnels syndiqués	300	266	245	199	34	13,0
Employés de bureau syndiqués	303	302	303	259	1	0,3
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	29	29	29	31		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	46	45	45	41		
Inspecteurs	354	352	291	246	2	0,5
Employés d'entretien	579	567	548	473	12	2,1
<b>Total</b>	<b>1 711</b>	<b>1 659</b>	<b>1 559</b>	<b>1 351</b>	<b>52</b>	<b>3,1</b>
<b>Heures supplémentaires</b> (en heures)						
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	400	400	400	1 104		
Professionnels syndiqués	1 353	1 353	1 353	2 946		
Employés de bureau syndiqués	3 020	3 295	3 295	9 438	(275)	(8,3)
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	1 300	1 300	1 300	882		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	2 474	2 474	2 474	3 973		
Inspecteurs	11 995	11 995	11 995	2 369		
Employés d'entretien	26 434	26 154	26 154	39 346	280	1,1
<b>Total</b>	<b>46 976</b>	<b>46 971</b>	<b>46 971</b>	<b>60 057</b>	<b>5</b>	<b>0,0</b>
<b>Effectif</b> (en années-personnes)						
Gestionnaires	41	40	40	42	1	2,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	7	7	7	5		
Professionnels syndiqués	160	142	131	106	18	12,5
Employés de bureau syndiqués	166	166	166	142		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	14	14	14	14		
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	22	22	22	20		
Inspecteurs	169	169	140	117		
Employés d'entretien	277	273	264	230	5	1,7
<b>Total</b>	<b>856</b>	<b>832</b>	<b>783</b>	<b>677</b>	<b>24</b>	<b>2,8</b>

La hausse des employés d'entretien est attribuable au vieillissement des infrastructures. De plus, la prise en charge de la nouvelle commande centralisée au Réseau du métro et l'évolution technologique suite à la réalisation des projets majeurs augmentent les besoins opérationnels en ingénierie et soutien technique.

**SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL****Actions du Plan stratégique 2020**

<b>Priorité 6</b>	<b>Actions</b>
Faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ abandonner progressivement le bus diesel ;</li><li>➤ réaliser des projets de démonstration de bus électriques ;</li><li>➤ étudier l'implantation d'un réseau de trolleybus ;</li><li>➤ réduire les émissions de gaz à effet de serre et les principaux contaminants atmosphériques ;</li><li>➤ gérer les sols contaminés.</li></ul>

**SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL****Indicateurs du Plan stratégique 2020**

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Intensité des émissions de gaz à effet de serre par kilomètre-passager ( <i>gCO<sub>2</sub>éq.</i> )	49,0	50,8	45,7	39,0

## RESSOURCES HUMAINES ET SERVICES PARTAGÉS

Supporter au quotidien tous les secteurs de l'entreprise dans la poursuite de leur mission de base, assurer une participation active au développement de l'entreprise et, finalement, assurer le respect des bonnes pratiques dans les domaines de responsabilités fonctionnelles qui lui incombent.

### Chaîne logistique

Assurer la disponibilité en matériel, fournitures, services et équipements pour l'exploitation des réseaux de transport de façon optimale, à moindre coût, au bon moment, au bon endroit et au niveau de qualité attendu.

### Diversité et respect de la personne

Favoriser le développement de relations harmonieuses en milieu de travail par la prévention et la promotion du respect de la personne dans toute sa diversité.

### Régimes de retraite

Assurer des prestations à chacun des retraités, tout en assurant aux employés la disponibilité d'une rente lorsqu'ils prendront leur retraite.

### Ressources humaines

Recruter les meilleures ressources, développer et maintenir leurs compétences et favoriser un environnement de travail stimulant et mobilisant.

### Technologies de l'information

Assurer la planification et le développement stratégiques des technologies de l'information ainsi que la fiabilité, la performance, la sécurité et l'utilisation optimale des ressources informatiques.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Budget 2012 vs 2011 Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	35 225	34 130	34 822	30 748	1 095	3,2
Heures supplémentaires	795	778	778	1 436	17	2,2
Primes diverses et autres paiements	1 036	1 020	1 020	1 105	15	1,5
Avantages sociaux	6 272	5 528	5 526	5 605	744	13,5
Cotisations aux régimes publics	3 783	3 585	3 583	3 280	198	5,5
Coût de la CSST	26	25	25	100	1	3,7
	<u>47 136</u>	<u>45 065</u>	<u>45 753</u>	<u>42 275</u>	<u>2 070</u>	<u>4,6</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	2 502	2 592	3 549	111	(90)	(3,5)
Services professionnels	3 535	2 954	3 679	4 960	581	19,7
Services techniques et autres services	7 569	7 172	7 971	7 942	397	5,5
Matériel et fournitures	929	908	124	375	21	2,3
Location	490	301	301	284	189	63,0
Dépenses diverses	5 220	4 080	3 759	3 437	1 140	27,9
	<u>20 245</u>	<u>18 007</u>	<u>19 383</u>	<u>17 108</u>	<u>2 238</u>	<u>12,4</u>
<b>Total</b>	<u>67 380</u>	<u>63 072</u>	<u>65 135</u>	<u>59 383</u>	<u>4 308</u>	<u>6,8</u>

## RESSOURCES HUMAINES ET SERVICES PARTAGÉS

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011	
					Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b> (en milliers d'heures)						
Gestionnaires	106	100	102	95	7	6,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	152	144	143	125	8	5,6
Professionnels syndiqués	47	45	46	48	2	4,8
Employés de bureau syndiqués	484	477	473	436	6	1,3
Employés d'entretien	222	215	215	193	7	3,3
<b>Total</b>	<b>1 011</b>	<b>980</b>	<b>979</b>	<b>896</b>	<b>31</b>	<b>3,1</b>
<b>Heures supplémentaires</b> (en heures)						
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	100			
Professionnels syndiqués	59	59	59	630		
Employés de bureau syndiqués	4 987	4 987	4 987	10 178		
Employés d'entretien	12 340	12 340	12 340	22 467		
<b>Total</b>	<b>17 486</b>	<b>17 486</b>	<b>17 486</b>	<b>33 275</b>		
<b>Effectif</b> (en années-personnes)						
Gestionnaires	51	48	49	46	3	6,3
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	73	69	69	60	4	5,2
Professionnels syndiqués	25	24	25	26	1	4,4
Employés de bureau syndiqués	265	262	260	238	3	1,0
Employés d'entretien	106	103	103	92	3	3,0
<b>Total</b>	<b>520</b>	<b>507</b>	<b>506</b>	<b>461</b>	<b>13</b>	<b>2,6</b>

L'évolution technologique de la STM, en particulier au niveau des systèmes opérationnels, nécessitent l'ajout de ressources au niveau du maintien. De plus, les mesures transitoires au Réseau du métro requièrent des effectifs temporaires à la direction Chaîne logistique.

## RESSOURCES HUMAINES ET SERVICES PARTAGÉS

### Actions du Plan stratégique 2020

Priorité 3	Actions
Attirer, développer et mobiliser les talents	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ élaborer un plan de visibilité positionnant la STM comme un employeur de choix ;</li> <li>➤ réviser les stratégies de sélection ;</li> <li>➤ optimiser le processus d'accueil et d'intégration des nouveaux employés ;</li> <li>➤ développer et implanter des stratégies de développement et de maintien des compétences ;</li> <li>➤ implanter une nouvelle stratégie de formation à l'entretien des bus ;</li> <li>➤ l'apprentissage en ligne ;</li> <li>➤ utiliser la rémunération globale comme un levier d'attraction et de rétention ;</li> <li>➤ améliorer les stratégies d'apprentissage et de soutien à la performance ;</li> <li>➤ optimiser la performance organisationnelle par le développement des compétences des gestionnaires et des professionnels ;</li> <li>➤ renforcer le style de gestion ;</li> <li>➤ améliorer la reconnaissance des employés ;</li> <li>➤ améliorer les communications auprès des employés ;</li> <li>➤ concevoir et mettre en œuvre des plans d'action sectoriels de mobilisation ;</li> <li>➤ promouvoir la collaboration et la recherche de solutions ;</li> <li>➤ favoriser la stabilité des ententes collectives de travail ;</li> <li>➤ mettre en place des programmes de partage de gains d'amélioration de la performance ;</li> <li>➤ développer une culture de santé et de sécurité au travail ;</li> <li>➤ gérer dans un contexte de diversité ;</li> <li>➤ poursuivre les efforts dans la gestion de la diversité, le codéveloppement et le mentorat ;</li> <li>➤ poursuivre et améliorer les services d'aide aux employés ;</li> <li>➤ maintenir les efforts pour la protection de la personne.</li> </ul>

## RESSOURCES HUMAINES ET SERVICES PARTAGÉS

### Indicateurs du Plan stratégique 2020

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Taux d'absentéisme <i>(en pourcentage)</i>	7,3	6,9	6,8	6,0
Nombre d'heures de formation/employé <i>(en heures)</i>	29,8	28,0	28,5	30,0
Nombre d'accidents du travail – fréquence avec perte de temps	7,0	6,8	6,7	5,5
Nombres d'accidents du travail – gravité	254,5	250,0	245,0	205,0

## PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

Développer, réaliser et mesurer des stratégies, des plans d'action et des outils afin d'augmenter l'achalandage, d'améliorer la satisfaction de la clientèle et l'image de l'entreprise. Accroître la mobilisation des employés et la reconnaissance.

### Communications et service à la clientèle

Développer et mettre en place l'ensemble des stratégies, programmes et actions de communication de l'entreprise afin d'informer et de mobiliser les employés, renseigner la clientèle et promouvoir le transport collectif auprès de la population de la grande région de Montréal, fournir des points de contact auprès de la clientèle pour donner des renseignements sur les trajets et services de la STM, recueillir les commentaires et plaintes et soutenir les clients dans l'utilisation de la carte OPUS.

### Marketing

Fidéliser la clientèle actuelle et acquérir de nouveaux clients en élaborant des plans marketing et des stratégies tarifaires, en développant des produits et services et en favorisant la promotion du transport collectif.

### Planification et développement des réseaux

Développer des services de transport collectif performants en proposant des orientations, des produits ou des solutions répondant aux besoins des clients et du milieu et supporter ses partenaires d'exploitation en matière de planification du service.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	13 497	13 380	13 792	12 336	117	0,9
Heures supplémentaires	205	198	198	325	7	3,5
Primes diverses et autres paiements	668	682	643	657	(14)	(2,1)
Avantages sociaux	2 366	2 141	2 124	2 182	225	10,5
Cotisations aux régimes publics	1 475	1 405	1 391	1 219	69	4,9
Coût de la CSST	21	21	21	46	1	2,9
	<u>18 232</u>	<u>17 828</u>	<u>18 169</u>	<u>16 764</u>	<u>405</u>	<u>2,3</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	600	1 050	709	468	(450)	(42,9)
Services professionnels	5 134	4 624	4 685	2 358	510	11,0
Services techniques et autres services	2 570	2 087	2 087	4 111	482	23,1
Matériel et fournitures	301	273	273	359	28	10,4
Location	30	30	30	118		
Dépenses diverses	6 974	5 019	5 795	2 311	1 955	39,0
	<u>15 609</u>	<u>13 083</u>	<u>13 579</u>	<u>9 726</u>	<u>2 526</u>	<u>19,3</u>
<b>Total</b>	<u>33 841</u>	<u>30 911</u>	<u>31 749</u>	<u>26 490</u>	<u>2 930</u>	<u>9,5</u>



## PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b> (en milliers d'heures)						
Gestionnaires	40	41	43	34	(1)	(1,3)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	8	10	10	7	(2)	(19,7)
Professionnels syndiqués	104	99	100	91	5	5,1
Employés de bureau syndiqués	141	129	131	125	11	8,9
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	8	8	8	8		
Chauffeurs, opérateurs et autres	95	99	88	87	(4)	(3,9)
<b>Total</b>	<b>397</b>	<b>387</b>	<b>381</b>	<b>353</b>	<b>10</b>	<b>2,6</b>
<b>Heures supplémentaires</b> (en heures)						
Employés de bureau syndiqués	2 836	2 836	2 836	4 966		
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 500	1 500	1 500	2 416		
<b>Total</b>	<b>4 336</b>	<b>4 336</b>	<b>4 336</b>	<b>7 382</b>		
<b>Effectif</b> (en années-personnes)						
Gestionnaires	19	20	21	16		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	5	5	3	(1)	(20,0)
Professionnels syndiqués	56	53	54	48	3	4,7
Employés de bureau syndiqués	77	71	72	69	6	8,4
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	4	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	45	47	42	42	(2)	(4,2)
<b>Total</b>	<b>205</b>	<b>200</b>	<b>197</b>	<b>182</b>	<b>5</b>	<b>2,6</b>

Le déploiement de la nouvelle image de marque de la STM, la multiplication des partenariats, la diversification de la gamme tarifaire et l'amélioration du service à la clientèle expliquent l'augmentation des effectifs.

## PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

### Actions du Plan stratégique 2020

Priorité 1	Actions
Développer les services	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ créer des liens rapides et directs vers le centre-ville ;</li> <li>➤ implanter de nouvelles mesures préférentielles pour bus ;</li> <li>➤ mettre en place de nouvelles familles de service ;</li> <li>➤ mettre en service le Système rapide par bus sur les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa ;</li> <li>➤ établir de nouvelles normes de service ;</li> <li>➤ redéfinir le réseau de nuit ;</li> <li>➤ développer le réseau de navettes de quartier ;</li> <li>➤ améliorer l'intermodalité et favoriser le cocktail transport ;</li> <li>➤ implanter une première ligne reliant le centre-ville au chemin de la Côte-des-Neiges ;</li> <li>➤ participer à tout projet d'amélioration ou de développement des modes de transport collectif et actif ;</li> <li>➤ développer l'intermodalité pour répondre aux besoins de certains clients.</li> </ul>
Priorité 2	Actions
Améliorer l'expérience client et la mise en marché	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ poursuivre les campagnes de motivation favorisant l'utilisation du transport collectif ;</li> <li>➤ accroître la visibilité de la STM en tant que leader environnemental ;</li> <li>➤ établir un contact direct avec les clientèles ciblées ;</li> <li>➤ rallier les partenaires et les citoyens au Mouvement collectif ;</li> <li>➤ suivre le déploiement de la phase I du programme sur la qualité de service ;</li> <li>➤ diffuser les résultats ;</li> <li>➤ poursuivre le programme sur la qualité de service ;</li> <li>➤ améliorer et développer l'information clientèle en temps réel ;</li> <li>➤ développer des applications mobiles pour téléphones polyvalents ;</li> <li>➤ accroître la présence dans les médias sociaux ;</li> <li>➤ mettre en ligne un nouveau site Internet ;</li> </ul>

## PLANIFICATION, MARKETING ET COMMUNICATIONS

### Actions du Plan stratégique 2020

Priorité 2	Actions
Améliorer l'expérience client et la mise en marché	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ améliorer la signalétique ;</li> <li>➤ ajouter de nouveaux abribus ;</li> <li>➤ améliorer l'accessibilité universelle en tant que transporteur ;</li> <li>➤ améliorer l'accessibilité universelle en tant qu'employeur ;</li> <li>➤ améliorer l'accessibilité en tant qu'acteur social ;</li> <li>➤ introduire de nouveaux produits tarifaires flexibles et adaptés ;</li> <li>➤ développer un programme de fidélisation ;</li> <li>➤ promouvoir et bonifier le programme d'abonnement à OPUS ;</li> <li>➤ introduire une tarification de type universelle avec les universités CAMPUS ;</li> <li>➤ utiliser les nouvelles technologies comme supports transactionnels et de rechargement.</li> </ul>
Priorité 5	Actions
Améliorer davantage la performance	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ développer une stratégie tarifaire pour les déplacements métropolitains en transport adapté.</li> </ul>

### Indicateurs du Plan stratégique 2020

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Achalandage ( <i>en millions de déplacements</i> )	388,6	405,0	410,0	540,0
Satisfaction générale STM ( <i>en pourcentage</i> )	87,0	87,0	87,0	90,0
Satisfaction générale de la clientèle bus ( <i>en pourcentage</i> )	78,0	78,0	80,0	85,0
Satisfaction générale de la clientèle métro ( <i>en pourcentage</i> )	84,0	85,0	85,0	88,0

## FINANCES ET CONTRÔLE

Favoriser la gestion et l'allocation optimales des ressources financières de l'entreprise en améliorant la performance, en soutenant la prise de décision, en planifiant l'avenir et en étant une force de proposition, tout en assurant, au quotidien, les opérations financières de l'entreprise.

### Budget et investissements

Ouvrant principalement au niveau de la gestion budgétaire, du suivi financier des projets et des opérations de trésorerie, l'équipe de la direction Budget et investissements s'assure de la production d'importants livrables, tels que le budget, le programme triennal d'immobilisations et le suivi budgétaire mensuel. Le financement des investissements, la gestion des placements et des risques financiers font aussi partie de ses activités. Le support à la haute direction et à tous les gestionnaires de l'entreprise teinte le quotidien de l'équipe.

### Contrôle et gestion de portefeuille de projets

Assurer que les contrôles internes financiers, budgétaires et de conformité à la STM soient appropriés et fiables en mettant en place un programme de certification des contrôles internes. De plus, assurer l'établissement et le maintien d'un portefeuille de projets optimisé, en fonction des objectifs stratégiques à atteindre et des ressources humaines et financières disponibles.

### Gestion financière et encadrement de systèmes

Assurer la production des états financiers de la STM conformément aux normes comptables du secteur public, la gestion des paiements aux fournisseurs ainsi que la perception des comptes à recevoir, en plus d'être responsable du contrôle de la saisie du temps et de la production de la paie hebdomadaire des employés, et ce, tout en assurant que les systèmes financiers permettent de supporter les opérations financières de l'entreprise.

### Vente et perception et revenus-voyageurs

La direction Vente et perception et revenus-voyageurs est responsable de la gestion de la carte OPUS, de son développement et du système qui la supporte. De plus, elle assure la coordination avec les autres organisations de transport. Elle rend également disponible le matériel, l'argent et les équipements nécessaires pour supporter le réseau interne et externe de vente de titres de transport à la clientèle en plus de traiter les recettes qui en découlent.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Budget 2012 vs 2011 Écart %
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	13 401	13 523	13 660	11 531	(122)	(0,9)
Heures supplémentaires	319	256	256	553	63	24,7
Primes diverses et autres paiements	496	495	493	543	1	0,3
Avantages sociaux	2 334	2 172	2 135	2 328	162	7,4
Cotisations aux régimes publics	1 414	1 388	1 363	1 227	26	1,9
Coût de la CSST				21		
	<u>17 964</u>	<u>17 834</u>	<u>17 908</u>	<u>16 203</u>	<u>131</u>	<u>0,7</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures			761	10		
Services professionnels	1 158	558	104	482	600	107,5
Services techniques et autres services	1 531	1 766	1 766	1 278	(235)	(13,3)
Matériel et fournitures	650	650	803	661		
Dépenses diverses	3 583	3 756	2 956	2 323	(174)	(4,6)
	<u>6 922</u>	<u>6 730</u>	<u>6 390</u>	<u>4 756</u>	<u>191</u>	<u>2,8</u>
<b>Total</b>	<u>24 886</u>	<u>24 564</u>	<u>24 298</u>	<u>20 959</u>	<u>322</u>	<u>1,3</u>

## FINANCES ET CONTRÔLE

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b> (en milliers d'heures)						
Gestionnaires	59	57	56	51	2	4,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	6	4	4	(4)	(66,5)
Professionnels syndiqués	41	41	37	26		
Employés de bureau syndiqués	225	215	224	195	10	4,8
Commis divisionnaires et autres	56	55	55	57	1	2,2
<b>Total</b>	<b>383</b>	<b>374</b>	<b>375</b>	<b>334</b>	<b>10</b>	<b>2,5</b>
<b>Heures supplémentaires</b> (en heures)						
Professionnels syndiqués	135	135	135	229		
Employés de bureau syndiqués	4 962	4 067	4 067	8 909	895	22,0
Commis divisionnaires et autres	1 300	1 300	1 300	2 937		
<b>Total</b>	<b>6 397</b>	<b>5 502</b>	<b>5 502</b>	<b>12 075</b>	<b>895</b>	<b>16,3</b>
<b>Effectif</b> (en années-personnes)						
Gestionnaires	28	27	27	25	1	3,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	3	2	2	(2)	(66,7)
Professionnels syndiqués	22	22	20	14		
Employés de bureau syndiqués	123	118	123	107	5	4,4
Commis divisionnaires et autres	27	26	26	27	1	1,9
<b>Total</b>	<b>201</b>	<b>197</b>	<b>197</b>	<b>175</b>	<b>5</b>	<b>2,3</b>

L'ampleur des projets d'investissement et le remplacement d'applications informatiques nécessitent l'ajout de ressources.

## FINANCES ET CONTRÔLE

### Actions du Plan stratégique 2020

Priorité 4	Actions
Optimiser la gestion des investissements	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ renforcer les mécanismes de gestion de portefeuille de projets.</li> </ul>
Priorité 5	Actions
Améliorer davantage la performance	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ maintenir la contribution de la clientèle ;</li> <li>➤ proposer un nouveau modèle de financement gouvernemental pour le transport adapté ;</li> <li>➤ bonifier la contribution de l'agglomération de Montréal et les subventions du gouvernement du Québec ;</li> <li>➤ réduire le plus possible les dépenses d'exploitation.</li> </ul>

## FINANCES ET CONTRÔLE

## Indicateurs du Plan stratégique 2020

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Coûts d'exploitation/déplacement <i>(en dollars)</i>	2,28	2,39	2,49	2,83
Coûts d'exploitation/kilomètre <i>(en dollars)</i>	5,62	5,97	6,13	7,30
Taux d'autofinancement <i>(en pourcentage)</i>	58,2	58,6	58,9	58,2
Part des revenus-clients <i>(en pourcentage)</i>	45,9	46,1	46,1	47,7

## SERVICES CORPORATIFS

### Affaires publiques

Promouvoir le transport collectif et projeter une image positive et dynamique de la STM dans les médias et auprès des partenaires, par le biais de stratégies, de programmes et de positions sur les dossiers d'enjeux.

### Direction générale

Diriger l'ensemble des activités de l'entreprise, en établir les objectifs et s'assurer de leurs réalisations.

### Direction générale adjointe

Appuyer le Plan stratégique 2020 en mettant en œuvre des stratégies de ralliement des gouvernements et des autres parties prenantes, en développant des partenariats d'affaires stratégiques.

### Gestion des projets majeurs

Planifier, organiser et réaliser des projets majeurs dans les domaines des infrastructures, du matériel roulant, des équipements et des systèmes d'exploitation.

### Secrétariat et affaires juridiques

Conseiller la direction et représenter la STM en matière juridique, négociations et rédactions de contrats, règlements et avis juridiques et assurer la bonne marche du processus décisionnel de l'entreprise.

### Vérification générale

Fournir des opinions indépendantes aux membres du conseil d'administration et à la direction attestant que les activités de la Société sont réalisées en conformité avec les lois, les règlements et les encadrements tout en respectant les principes de saine gestion et les normes de contrôle généralement reconnues.

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Budget 2012 vs 2011 Écart %
<i>(en milliers de dollars)</i>						
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération de base	9 767	9 231	8 862	5 494	536	5,8
Heures supplémentaires	25	22	22	(4)	3	12,5
Primes diverses et autres paiements	196	179	167	379	17	9,5
Avantages sociaux	1 609	1 401	1 296	1 994	208	14,8
Cotisations aux régimes publics	927	871	805	1 094	56	6,4
	<u>12 523</u>	<u>11 704</u>	<u>11 153</u>	<u>8 958</u>	<u>819</u>	<u>7,0</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures			2 871			
Services professionnels	2 953	3 109	1 668	1 260	(156)	(5,0)
Services techniques et autres services	102	342	469	59	(240)	(70,2)
Matériel et fournitures	126	117	117	109	10	8,4
Location	130	130	130	112		
Dépenses diverses	2 026	1 191	1 342	1 364	835	70,1
	<u>5 337</u>	<u>4 889</u>	<u>6 596</u>	<u>2 904</u>	<u>449</u>	<u>9,2</u>
<b>Total</b>	<u>17 860</u>	<u>16 592</u>	<u>17 749</u>	<u>11 862</u>	<u>1 268</u>	<u>7,6</u>



## SERVICES CORPORATIFS

	Budget 2012	Budget 2011	Prévision 2011	Réel 2010	Budget 2012 vs 2011 Écart	Écart %
<b>Heures régulières</b> (en milliers d'heures)						
Gestionnaires	54	52	47	41	2	4,4
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	52	52	48	41		
Professionnels syndiqués	66	58	50	31	8	13,3
Employés de bureau syndiqués	51	48	50	42	3	5,4
<b>Total</b>	<b>223</b>	<b>210</b>	<b>195</b>	<b>155</b>	<b>13</b>	<b>6,1</b>
<b>Heures supplémentaires</b> (en heures)						
Professionnels syndiqués	300	300	300	270		
Employés de bureau syndiqués	35	35	35	244		
<b>Total</b>	<b>335</b>	<b>335</b>	<b>335</b>	<b>514</b>		
<b>Effectif</b> (en années-personnes)						
Gestionnaires	26	25	23	23	1	4,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	25	25	23	20		
Professionnels syndiqués	35	31	27	17	4	12,9
Employés de bureau syndiqués	28	27	27	23	1	5,0
<b>Total</b>	<b>114</b>	<b>108</b>	<b>100</b>	<b>82</b>	<b>6</b>	<b>5,9</b>

La hausse des effectifs s'explique principalement par la création d'un service qui doit coordonner les dossiers stratégiques et s'assurer de l'amélioration continue.

## SERVICES CORPORATIFS

### Actions du Plan stratégique 2020

Priorité 1	Actions
Développer les services	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ remplacer les voitures de métro et augmenter la capacité de transport ;</li> <li>➤ prolonger le métro.</li> </ul>
Priorité 2	Actions
Améliorer l'expérience client et la mise en marché	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ implanter le réseau cellulaire dans l'ensemble du réseau du métro ;</li> <li>➤ implanter le système iBus et poursuivre le développement de l'information clientèle.</li> </ul>
Priorité 4	Actions
Optimiser la gestion des investissements	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ améliorer la connaissance des actifs à renouveler et concevoir un plan d'investissement ;</li> <li>➤ maintenir et mettre en valeur le patrimoine ;</li> <li>➤ réaliser les projets des secteurs métro, bus, transport adapté et tramway.</li> </ul>
Priorité 5	Actions
Améliorer davantage la performance	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ augmenter les revenus commerciaux nets ;</li> <li>➤ améliorer la productivité et implanter une culture de l'amélioration continue ;</li> <li>➤ optimiser les processus administratifs et décisionnels de l'organisation ;</li> <li>➤ sensibiliser en continu les employés aux questions éthiques ;</li> <li>➤ améliorer le suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité ;</li> <li>➤ gérer les risques.</li> </ul>
Priorité 6	Actions
Faire du développement durable l'élément central de toutes les décisions	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ améliorer la gestion environnementale de l'entreprise ;</li> <li>➤ augmenter le taux de récupération des matières résiduelles ;</li> <li>➤ réaliser des projets durables ;</li> <li>➤ sensibiliser les employés au développement durable ;</li> <li>➤ se positionner comme une entreprise responsable et engagée.</li> </ul>

## SERVICES CORPORATIFS

### Indicateurs du Plan stratégique 2020

	Réel 2010	Prévision 2011	Cible 2012	Cible 2020
Revenus commerciaux nets <i>(en millions de dollars)</i>	17,2	21,0	24,4	35,0
Taux de réalisation des dépenses d'investissement <i>(en pourcentage)</i>	63,0	86,9	68,0	70,0
Taux de récupération des matières résiduelles non dangereuses <i>(en pourcentage)</i>	59,0	60,0	60,0	80,0
Proportion des projets faisant l'objet d'une évaluation au plan du développement durable <i>(en pourcentage)</i>	30,0	50,0	75,0	100,0

COMPARATIF DES RÉSEAUX BUS, MÉTRO ET SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL<sup>1</sup>

	Budget 2012		
	Autobus	MéTRO	Soutien opérationnel
<i>(en milliers de dollars)</i>			
<b>Dépenses liées à l'exploitation</b>			
<b>Rémunération</b>			
Rémunération de base	247 964	128 794	52 093
Heures supplémentaires	25 514	9 606	2 111
Primes diverses et autres paiements	30 566	11 726	2 056
Avantages sociaux	43 850	23 711	9 730
Cotisations aux régimes publics	30 566	15 680	6 004
Coût de la CSST	3 442	1 578	455
	<u>381 902</u>	<u>191 095</u>	<u>72 450</u>
<b>Biens et services</b>			
Dépenses majeures	2 888	3 739	1 293
Énergie, taxes et permis	54 222	23 924	240
Services professionnels	408	190	7 925
Services techniques et autres services	571	4 198	17 109
Matériel et fournitures	23 999	19 429	9 204
Location	19	1 427	341
Dépenses diverses	492	(736)	6 113
	<u>82 598</u>	<u>52 172</u>	<u>42 225</u>
<b>Total</b>	<u><u>464 501</u></u>	<u><u>243 267</u></u>	<u><u>114 675</u></u>

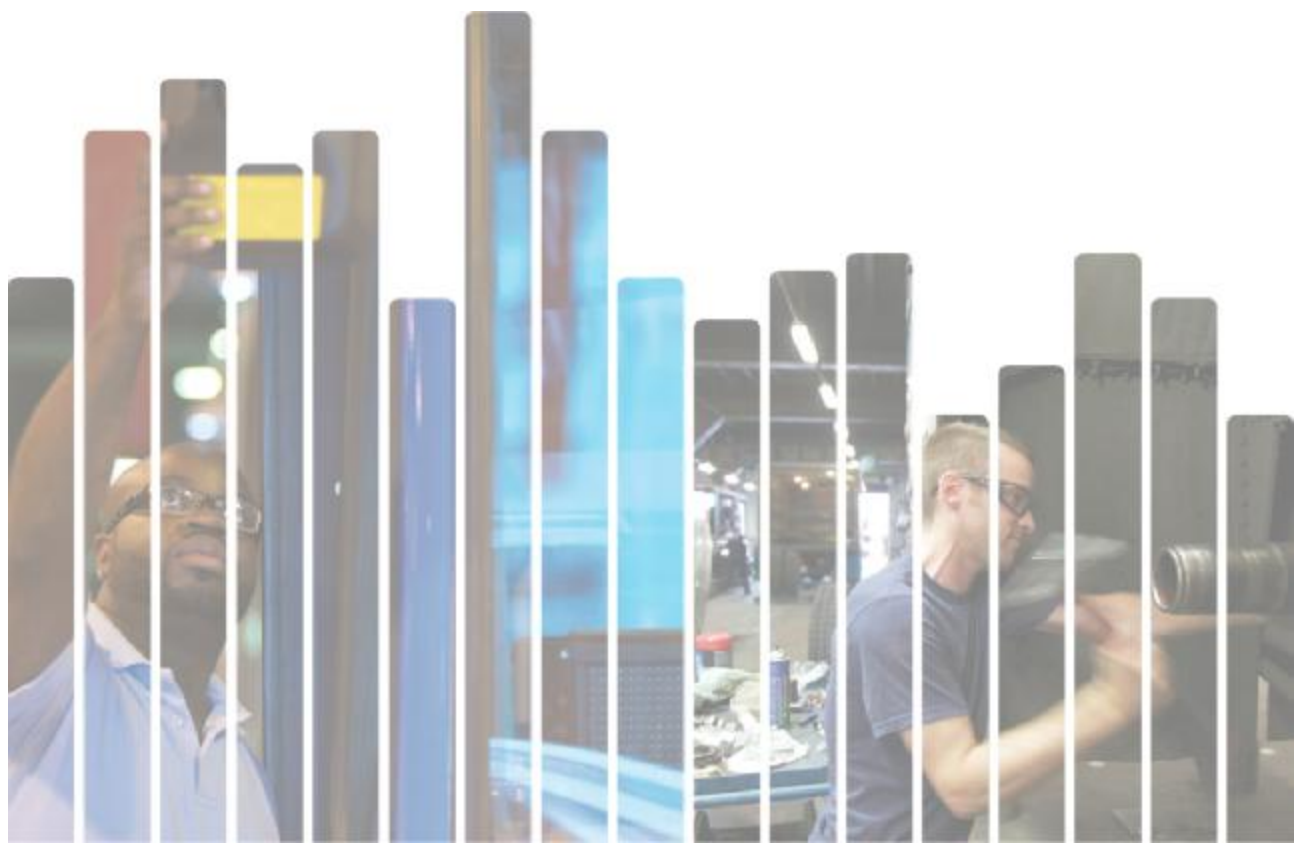
<sup>1</sup> Les services de soutien opérationnel comprennent les directions Entretien des infrastructures, Ingénierie et Sécurité et contrôle.

## COMPARATIF DES RÉSEAUX BUS, MÉTRO ET SERVICES DE SOUTIEN OPÉRATIONNEL<sup>1</sup>

	Budget 2012		
	Autobus	Métro	Soutien opérationnel
<b>Heures régulières (en milliers d'heures)</b>			
Gestionnaires	98	55	86
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	2	15
Professionnels syndiqués	42	23	300
Employés de bureau syndiqués	94	119	303
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	374	388	29
Commis divisionnaires et autres	198	31	
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	161	178	46
Inspecteurs			354
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 543	1 555	
Employés d'entretien	1 928	2 379	579
<b>Total</b>	<b>9 443</b>	<b>4 730</b>	<b>1 711</b>
<b>Heures supplémentaires (en heures)</b>			
Professionnels et employés de bureau non syndiqués			400
Professionnels syndiqués		355	1 353
Employés de bureau syndiqués	394	5 554	3 020
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	18 724	35 664	1 300
Commis divisionnaires et autres	28 503	4 600	
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	5 811	11 841	2 474
Inspecteurs			11 995
Chauffeurs, opérateurs et autres	474 018	116 155	
Employés d'entretien	119 121	47 585	26 434
<b>Total</b>	<b>646 570</b>	<b>221 754</b>	<b>46 976</b>
<b>Effectif (en années-personnes)</b>			
Gestionnaires	47	27	41
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	1	7
Professionnels syndiqués	22	12	160
Employés de bureau syndiqués	51	65	166
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - transport	179	185	14
Commis divisionnaires et autres	94	15	
Gestionnaires de 1 <sup>er</sup> niveau - entretien	77	85	22
Inspecteurs			169
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 130	744	
Employés d'entretien	923	1 139	277
<b>Total</b>	<b>4 527</b>	<b>2 273</b>	<b>856</b>

<sup>1</sup> Les services de soutien opérationnel comprennent les directions Entretien des infrastructures, Ingénierie et Sécurité et contrôle.





## **PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT**

## SOMMAIRE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2012 – 2013 – 2014

Les investissements du Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014 se répartissent sur 71 projets. Toutefois, huit projets constituent 92 % des investissements pour un montant de plus de 1,6 milliard de dollars. Ces principaux projets permettront, entre autres, d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service, la qualité de l'information à la clientèle, l'accessibilité universelle et de créer un environnement sécuritaire convivial et agréable. Ces projets sont les suivants :

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

**Acquisition de voitures de métro MPM-10 (713 millions de dollars) :** ce projet vise le remplacement de 342 voitures de métro MR-63, l'acquisition de 63 voitures afin de rencontrer les objectifs d'achalandage du Plan stratégique 2020 et de 63 voitures pour les besoins reliés aux futurs prolongements du métro. De plus, ces investissements incluent les sommes requises pour mettre à niveau les infrastructures et les équipements fixes affectés par la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro.

**Impact :** Les bénéfices prévus sont principalement reliés aux coûts de maintenance et à la consommation moindre d'énergie. De plus, ce projet générera une capacité supérieure de transport, un meilleur service voyageur, une sécurité accrue et une accessibilité améliorée.

**Programme Réno-Systèmes – phases II et III (318,4 millions de dollars) :** ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Les objectifs visés sont l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements métro. De plus, certaines initiatives permettront d'améliorer la communication à la clientèle, le sentiment de sécurité, le temps d'intervention en cas de panne des équipements ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

**Impact :** Le remplacement d'équipements en fin de vie utile permettra de stabiliser les coûts d'entretien. Ce programme permettra aussi de réduire le déficit d'investissement.



**Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) (149,1 millions de dollars) :** ce projet consiste à implanter un système de communication et un produit intégré où la répartition des communications, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information en temps réel à la clientèle font appel à des outils informatisés. Ce projet permettra de mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel.

**Impact :** Ce projet aura plusieurs impacts sur l'exploitation du réseau des bus. Il réduira de 5 % les temps d'entrée et de sortie des bus, il optimisera l'offre de service en termes d'utilisation des ressources chauffeurs et de bus et augmentera l'achalandage et les revenus-clients.

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

**Impact :** L'impact sur les coûts d'exploitation est évalué en fonction des ajouts de service. Le remplacement des bus a pour objectif de maintenir l'âge moyen du parc à un niveau optimal en fonction du coût d'acquisition et du coût d'entretien. De plus, la STM s'est engagée à multiplier les efforts nécessaires pour relever le défi que représente la diversification du réseau des bus, le but étant d'adapter ce dernier en vue d'optimiser la rentabilité des lignes de bus.

**Infrastructures au Réseau des bus – phase II (130,6 millions de dollars) :** ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts de bus et le personnel prévus dans le PAGASTC et dans le Plan stratégique 2020 de la STM. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour l'automne 2013, aura une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels et 100 bus articulés. Ce centre additionnel permettra d'améliorer la répartition des bus sur le réseau, d'assurer la capacité globale pour exploiter le parc de bus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate.

**Impact :** Ce nouveau centre de transport sera LEED Or (Leadership in Energy and Environmental Design), ce qui amènera une baisse des coûts de consommation d'énergie et contribuera à promouvoir le développement durable. En effet, la STM entend construire à l'avenir des bâtiments selon les critères suivants : aménagement écologique des sites, gestion efficace de l'eau, énergie et atmosphère, matériaux et ressources ainsi que la qualité des environnements intérieurs.

**Réno-Infrastructures métro – phase I (101,1 millions de dollars) :** ce projet vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile afin d'en maintenir la pérennité, la fiabilité, la maintenabilité et la disponibilité. Des travaux de remplacement ou de réfection des composantes structurales, architecturales, électriques et mécaniques seront effectués dans quelques stations, dont la station de métro McGill, au niveau des structures auxiliaires ainsi qu'en tunnel.

**Impact :** Le remplacement d'équipements en fin de vie utile permettra de stabiliser les coûts d'entretien.

**Programme de mesures préférentielles pour bus – phases I et II (67,2 millions de dollars) :** le Plan de développement du réseau, établi par la STM, identifie clairement la nécessité d'améliorer le temps de déplacement de la clientèle. L'efficacité du transport en commun par bus dépend des conditions de circulation générales. Ainsi, pour augmenter l'achalandage et pour permettre au transport en commun de mieux se positionner par rapport à l'automobile, il est important de lui accorder des avantages marqués par le biais de mesures préférentielles. Parmi ces mesures, on retrouve la mise en place de voies réservées, une amélioration de la signalisation, une amélioration des feux de circulation, la mise en place d'un système de détection des bus et la géométrie et le marquage de la chaussée. L'implantation de telles voies réservées augmente la rapidité des déplacements de 15 % à 30 %. Le service est également amélioré sans toutefois augmenter le nombre de véhicules.

**Impact :** L'implantation des différentes mesures préférentielles amènera une réduction de 12 % des heures de service, pour des économies moyennes annuelles de 7 millions de dollars. Ces économies seront réinvesties dans l'amélioration du service à la clientèle.

**Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I (34,9 millions de dollars) :** ce projet consiste, dans un premier temps, à sécuriser les lieux. Par la suite, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques seront effectués dans cette station.

**Impact :** La réfection de cette station prolongera sa durée de vie et stabilisera les coûts de son entretien.

## FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

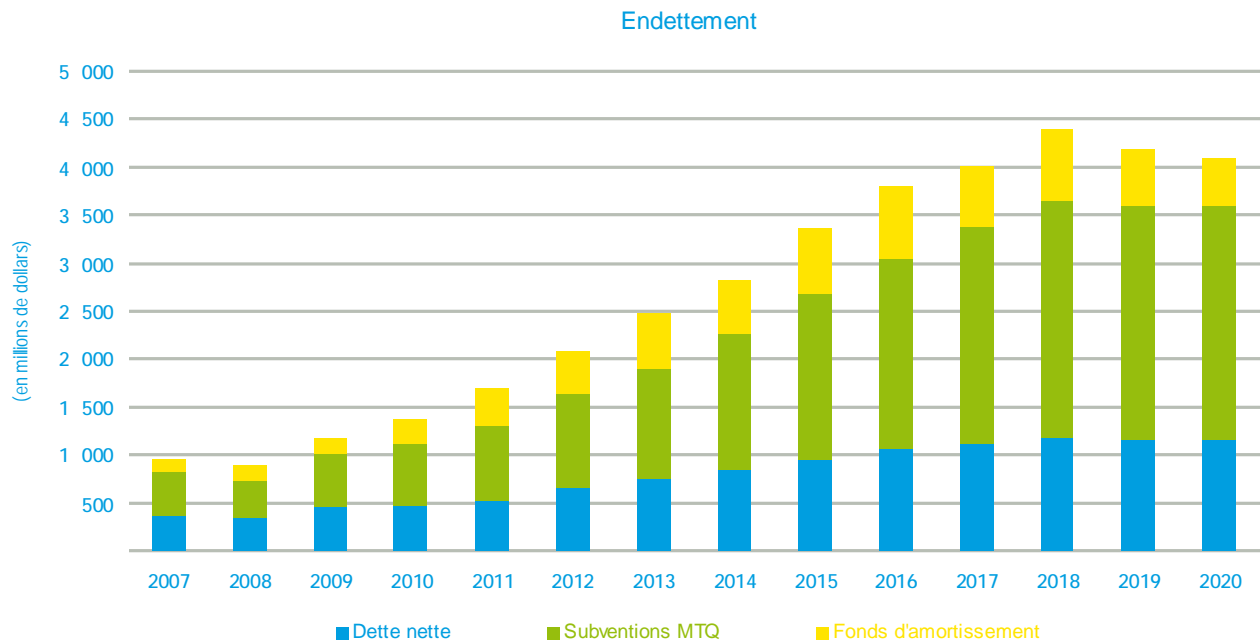
<i>(en milliers de dollars)</i>	2012	2013	2014	Total
<b>Financement au comptant</b>				
➤ Non capitalisables				
Budget d'exploitation	11 422	12 029	9 776	33 226
➤ Capitalisables				
Fonds de roulement	3 750	1 086	1 000	5 836
Gouvernement provincial – subventions au comptant	51 147	27 711	40 790	119 648
Gouvernement fédéral – subventions au comptant	56 915	67 080	84 148	208 143
Agglomération de Montréal – subventions au comptant	10 310	16 791	21 759	48 860
<b>Sous-total</b>	<b>133 544</b>	<b>124 697</b>	<b>157 473</b>	<b>415 714</b>
<b>Financement sur emprunt</b>				
➤ Non subventionnés	28 635	99 883	123 367	351 885
➤ Subventionnés	324 046	314 092	385 702	1 023 840
<b>Sous-total</b>	<b>452 681</b>	<b>413 975</b>	<b>509 069</b>	<b>1 375 725</b>
<b>Financement total</b>	<b>586 225</b>	<b>538 672</b>	<b>666 542</b>	<b>1 791 439</b>
<b>Programme de financement via la dette à long terme</b>	<b>480 000</b>	<b>430 000</b>	<b>520 000</b>	<b>1 430 000</b>

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

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

De 2007 à 2011, la croissance annuelle moyenne de la dette brute était de 19,6 %. Pour la période de 2011 à 2014, elle passera à 23,5 %. Le financement au comptant via les programmes de subventions provinciale et municipale permet d'atténuer cette hausse.

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



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

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

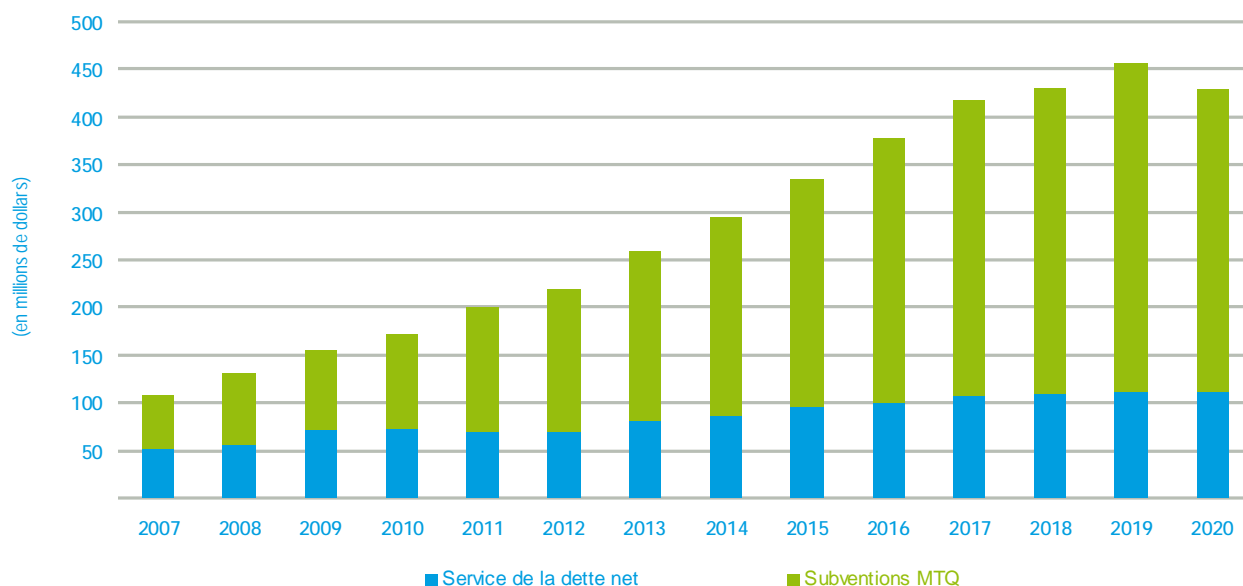
## IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 200,7 millions de dollars en 2011 pour atteindre 294,8 millions de dollars en 2014. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 15,6 % par rapport à 21,7 % pour la période de 2007 à 2011. Cette augmentation est toutefois atténuée par la continuité des programmes de subventions au comptant. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui lui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ses investissements.

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

En 2012, le service de la dette net sera de 70,1 millions de dollars, représentant une augmentation de 0,7 million de dollars par rapport à la prévision 2011. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 81,2 millions de dollars en 2013 et de 86,5 millions de dollars en 2014, soit une croissance de 24,6 % par rapport à 2011. Pour la période de 2007 à 2011, le service de la dette net a augmenté de 33,7 %. Cette hausse du service de la dette net est la conséquence d'une forte croissance des investissements qui sont requis pour assurer le maintien de nos actifs.

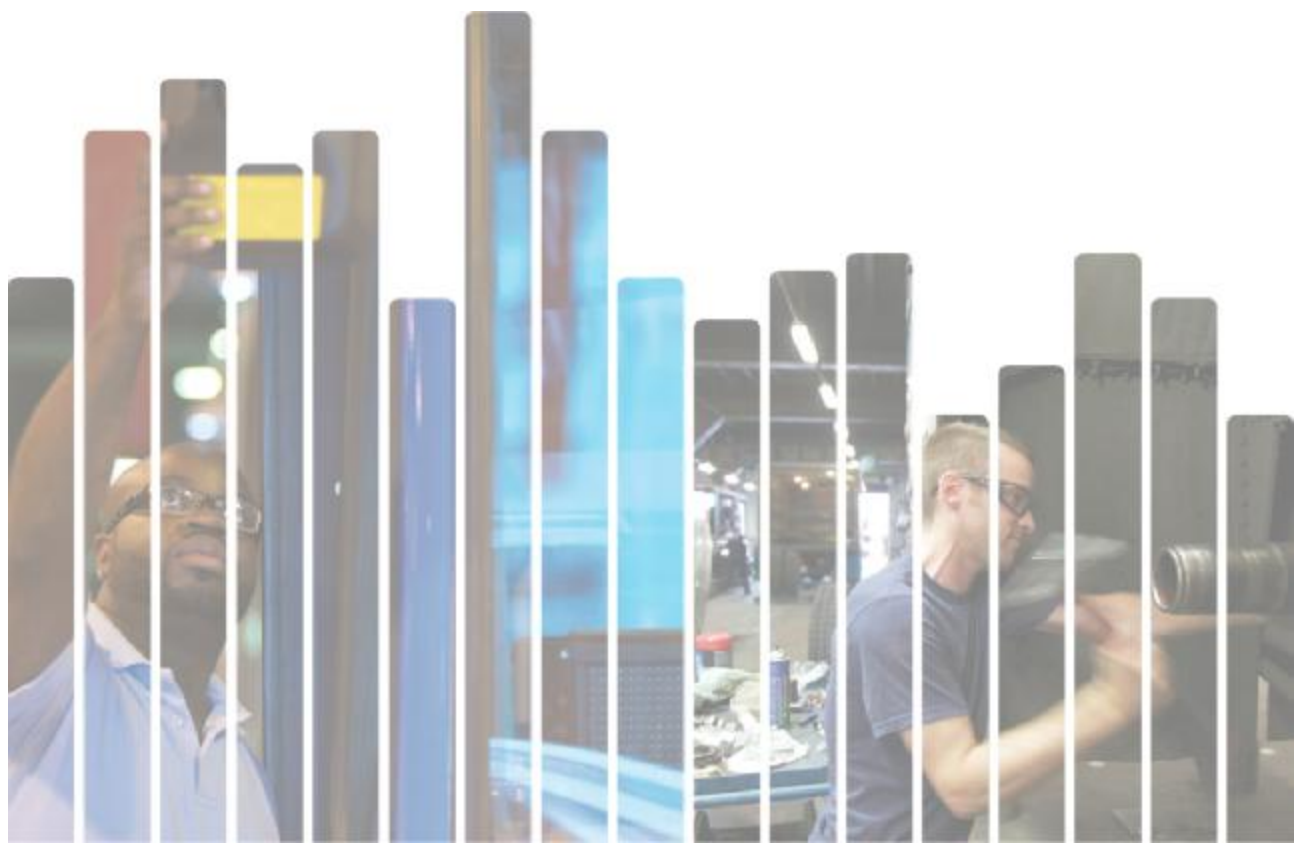
### Évolution du service de la dette



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

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





## INDICATEURS DE PERFORMANCE





## INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation financière de la STM pour la période de 2003 à 2012. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 2003. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation pour la région de Montréal. L'indice, pour la période de 2003 à 2012, est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2011 et 2012 sont des prévisions.

L'IPC transport est quant à lui, un des cinq critères utilisé pour établir notre stratégie tarifaire.

<b>IPC Montréal</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Prévision 2012
	1,000	1,019	1,042	1,061	1,078	1,101	1,110	1,123	1,151	1,180
<b>Variation en %</b>		1,94	2,24	1,78	1,57	2,09	0,80	1,15	2,50	2,50

<b>IPC transport</b>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Prévision 2012
	1,000	1,029	1,074	1,104	1,117	1,146	1,070	1,115	1,195	1,281
<b>Variation en %</b>		2,86	4,36	2,75	1,21	2,56	- 6,60	4,19	7,20	7,20

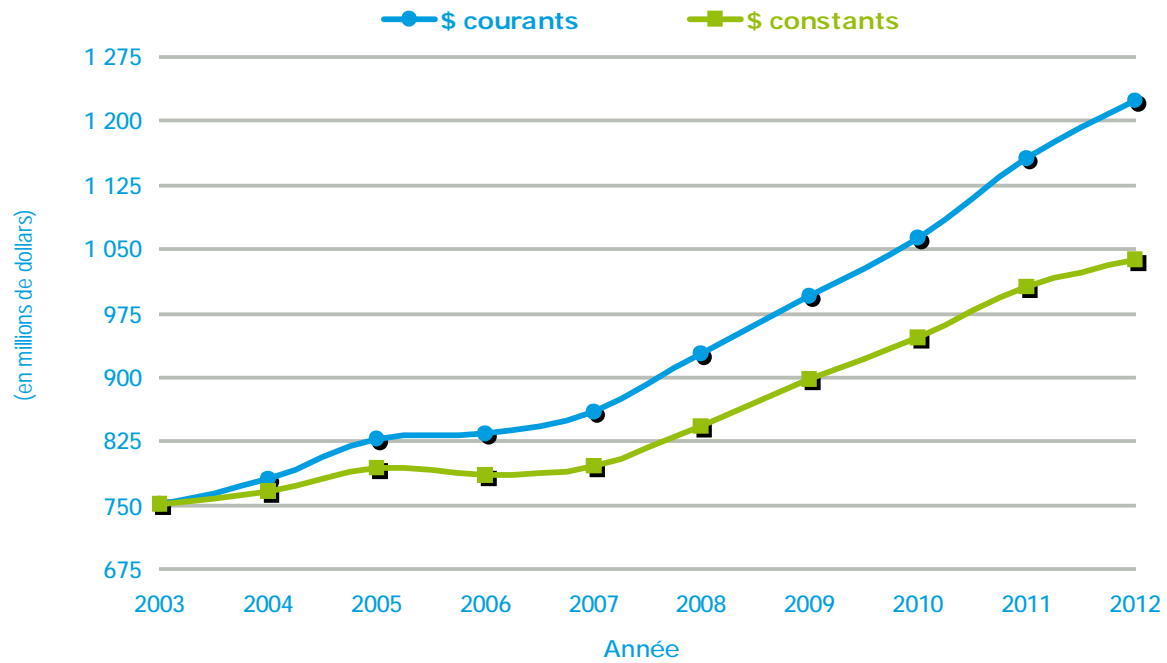
Source : Statistique Canada pour les années de 2003 à 2010.

### MEILLEURE PRODUCTIVITÉ, SELON LE COLLÈGE IMPÉRIAL DE LONDRES

Le métro de Montréal est, pour une troisième année consécutive, le plus productif de tous. Voilà une des conclusions du dernier balisage réalisé par le Collège impérial de Londres et portant sur 27 métros à travers le monde. Plus précisément, le taux de productivité de la main-d'œuvre est le plus élevé relativement au kilomètre-voiture et, bien que notre métro soit l'un des plus âgés du monde, les coûts d'exploitation comptent parmi les moins élevés.

## REVENUS TOTAUX

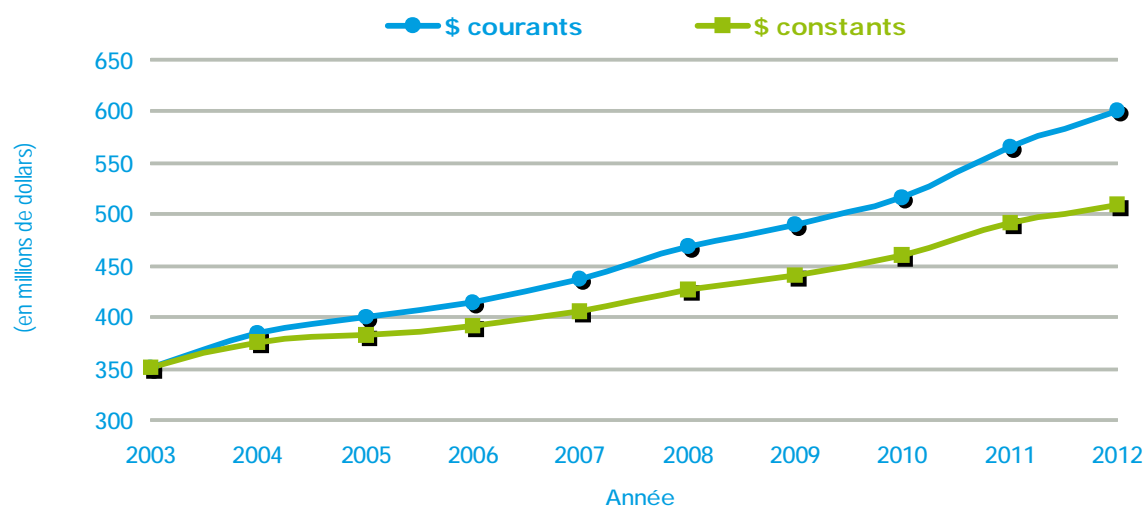
(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	751,5	780,5	827,5	833,2	858,7	927,2	995,7	1 062,6	1 156,7	1 223,3	62,8 %
\$ constants	751,5	765,9	794,1	785,3	796,6	842,1	897,1	946,2	1 005,0	1 036,9	38,0 %



Note : Les revenus totaux excluent les nouvelles sources de revenus et le surplus reporté.

## REVENUS D'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO

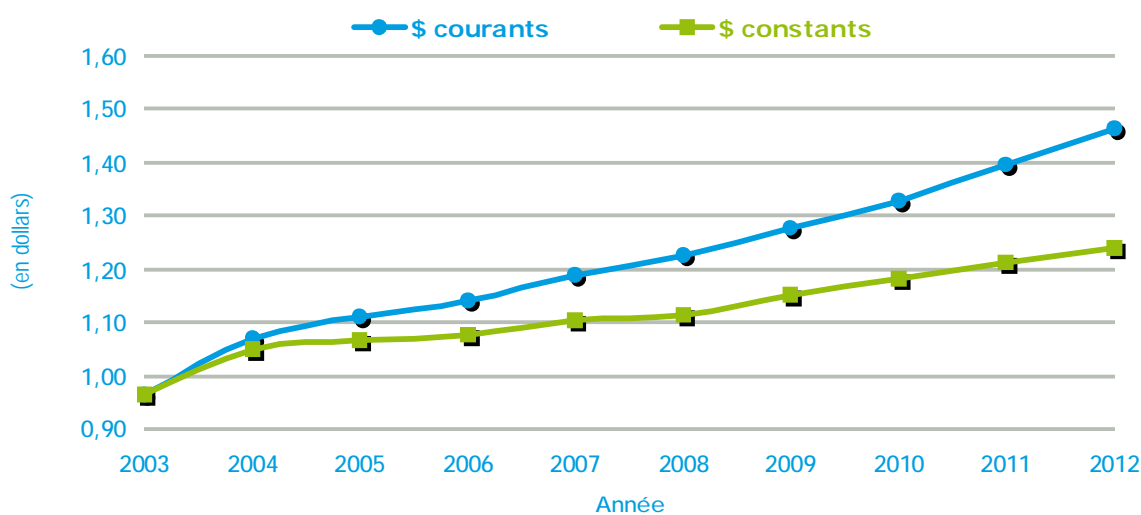
(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	350,2	383,6	399,4	414,5	437,0	468,8	489,3	516,4	566,0	600,1	71,4 %
\$ constants	350,2	376,5	383,3	390,6	405,4	425,8	440,8	459,8	491,7	508,7	45,3 %



Note : Comprend les revenus-clients (titres STM et recettes métropolitaines) et les autres revenus d'exploitation.

## REVENUS D'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

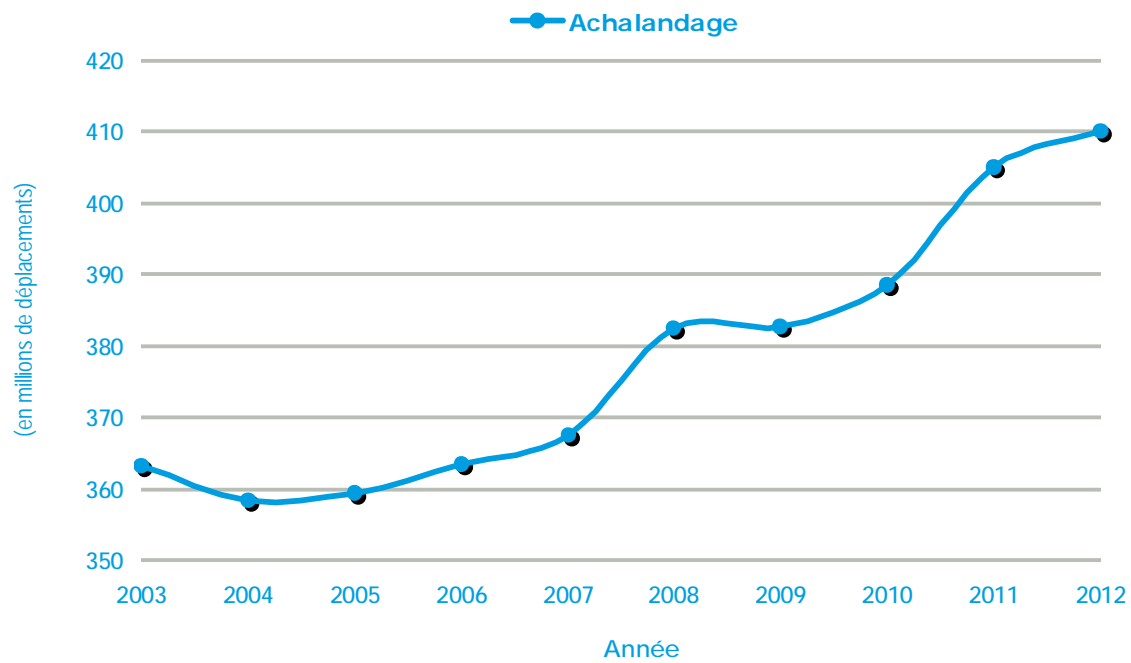
(en dollars)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	0,96	1,07	1,11	1,14	1,19	1,23	1,28	1,33	1,40	1,46	51,8 %
\$ constants	0,96	1,05	1,07	1,08	1,10	1,11	1,15	1,18	1,21	1,24	28,7 %



Note : Revenus d'exploitation – Bus et métro/Achalandage – Bus et métro.

## ACHALANDAGE – BUS ET MÉTRO

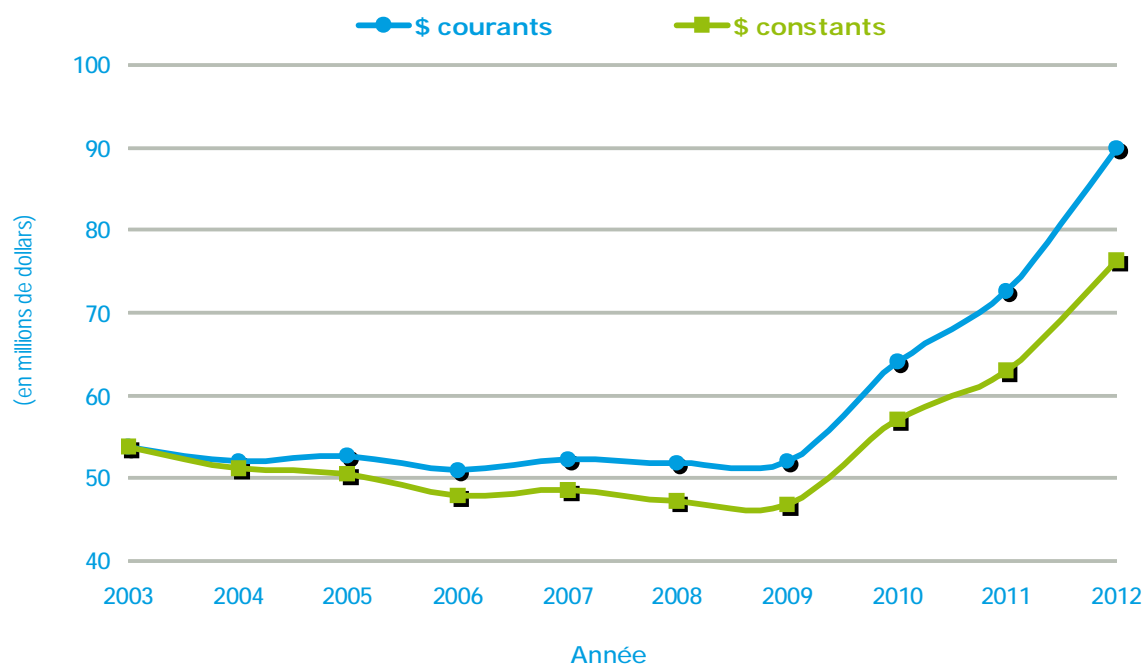
(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Achalantage	363,2	358,4	359,3	363,3	367,5	382,5	382,8	388,6	405,0	410,0	12,9 %



Note : L'amélioration de service, les actions marketing, l'image de l'entreprise et la conjoncture économique expliquent la hausse de l'achalandage depuis 2006.

## CONTRIBUTIONS RÉGIONALES

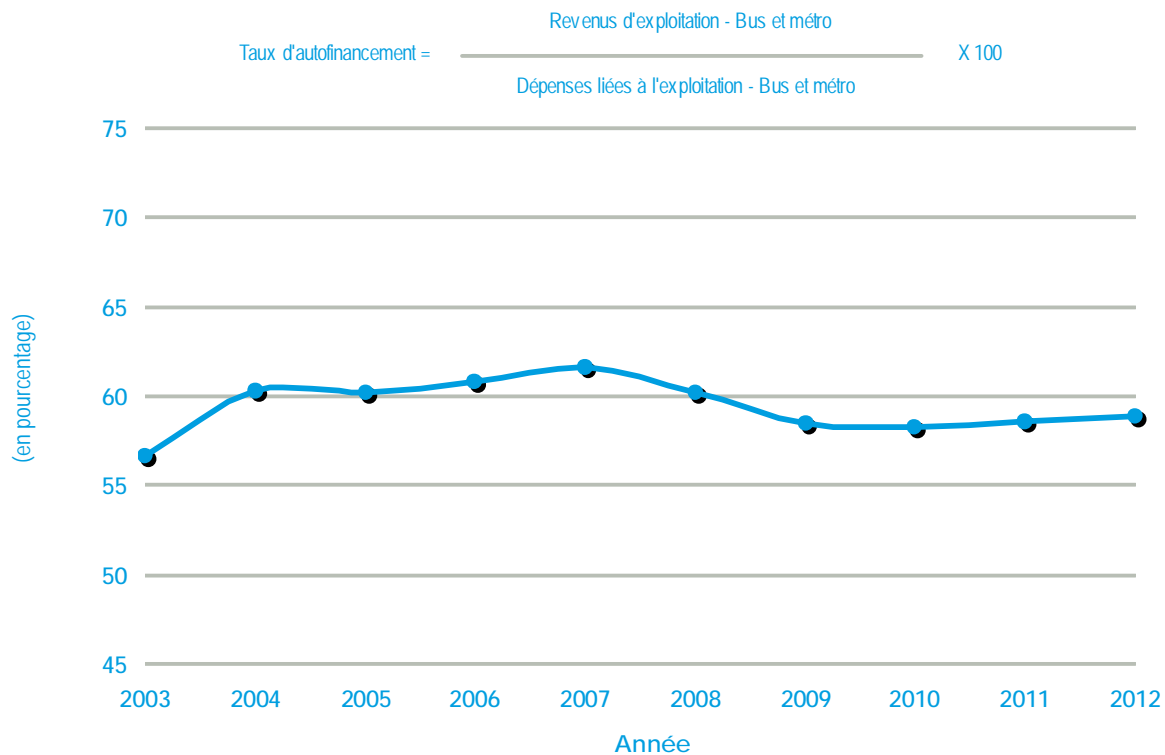
(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	53,8	52,1	52,7	50,9	52,4	51,9	52,0	64,0	72,5	90,0	67,3 %
\$ constants	53,8	51,1	50,6	48,0	48,6	47,2	46,9	57,0	63,0	76,3	41,8 %



Note : Depuis 2010, les contributions régionales incluent les éléments liés aux équipements métropolitains et au transport adapté.

## TAUX D'AUTOFINANCEMENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO

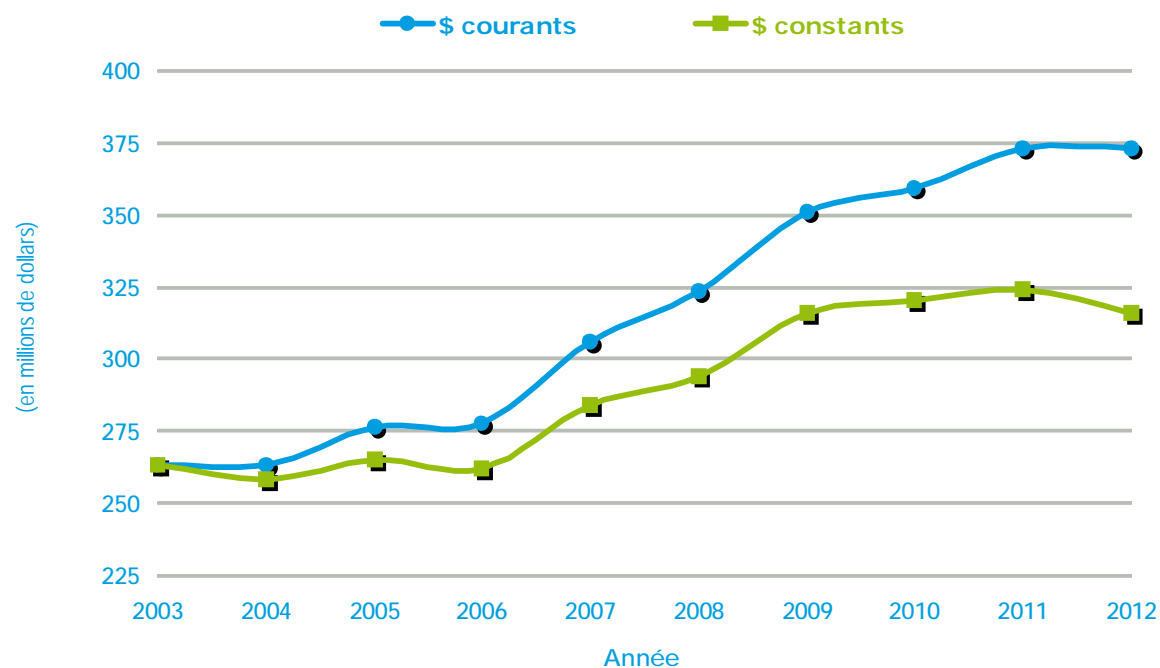
(en pourcentage)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Taux	56,65	60,31	60,25	60,82	61,57	60,21	58,53	58,23	58,57	58,90	4,0 %



Note : Pour la période couverte de 2003 à 2012, les revenus d'exploitation ont augmenté de 71,4 % tandis que les dépenses grimpaient de 64,8 %. Ceci s'explique par la hausse des coûts liés à l'amélioration du service financés par le gouvernement du Québec et l'agglomération de Montréal.

## CONTRIBUTION DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	263,0	263,0	276,2	278,0	306,0	323,7	350,9	359,4	372,9	372,9	41,8 %
\$ constants	263,0	258,1	265,1	262,0	283,9	294,0	316,2	320,0	324,0	316,1	20,2 %



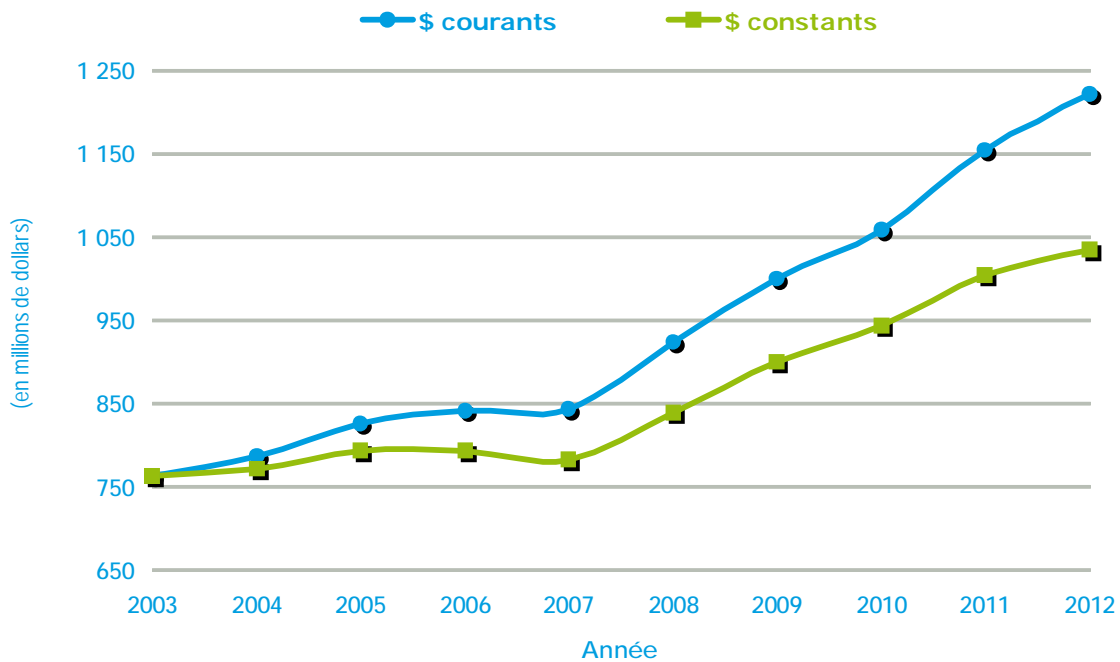
Note : La contribution de l'agglomération de Montréal est en hausse depuis 2006 afin de supporter la croissance du service. Celle-ci exclut la part liée aux subventions provenant de la SOFIL.

Contribution spéciale de l'agglomération de Montréal (non récurrente) :

2005	8,2 M\$
2007	29,0 M\$
2008	22,0 M\$
2009	18,9 M\$

## DÉPENSES TOTALES

(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	764,0	787,1	826,5	841,5	843,5	925,0	1 000,1	1 059,6	1 155,4	1 221,7	59,9 %
\$ constants	764,0	772,4	793,2	793,1	782,5	840,1	901,0	943,5	1003,8	1035,5	35,5 %



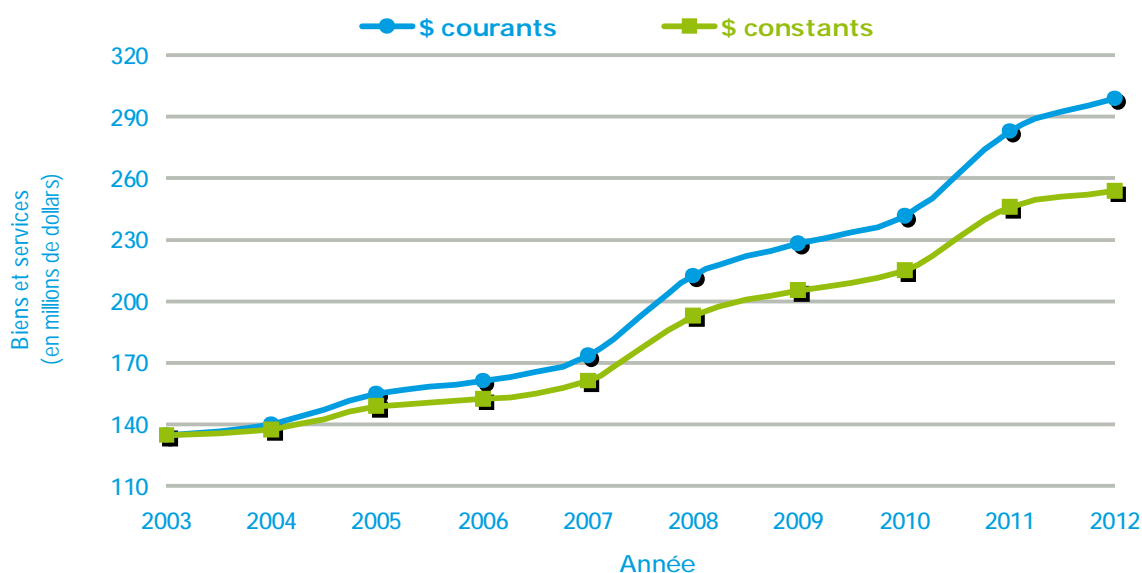
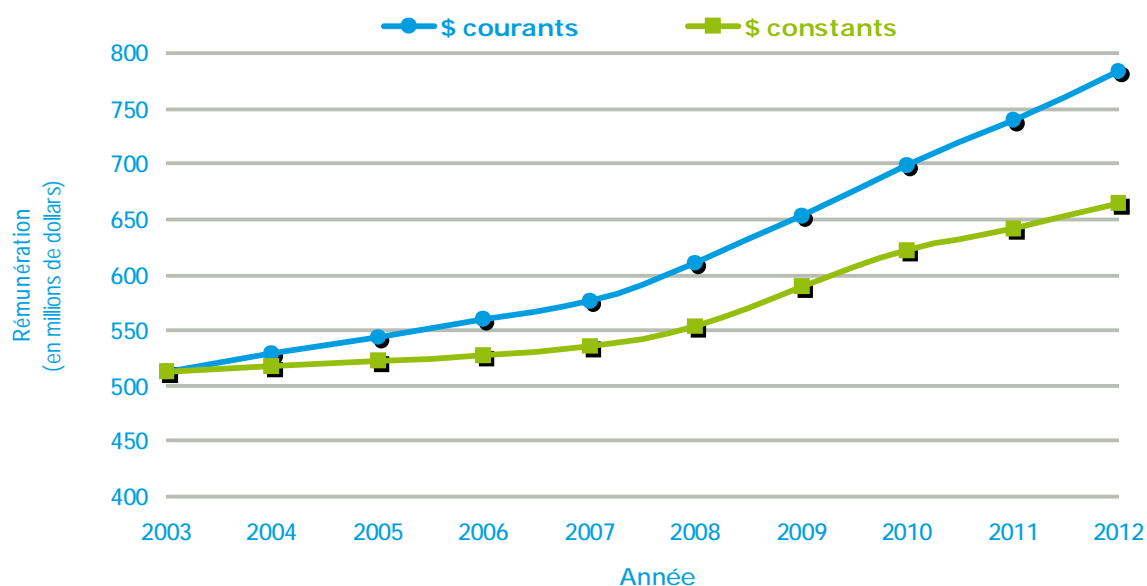
Note : Les dépenses totales excluent les dépenses imprévues et le déficit reporté.

Pour la période de 2007 à 2012, les dépenses ont augmenté suite à la hausse de l'offre de service et à l'amélioration du service à la clientèle. Les autres dépenses sont limitées en moyenne à l'inflation et reflètent l'engagement de la STM à contrôler celles-ci.



## DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET DE BIENS ET SERVICES

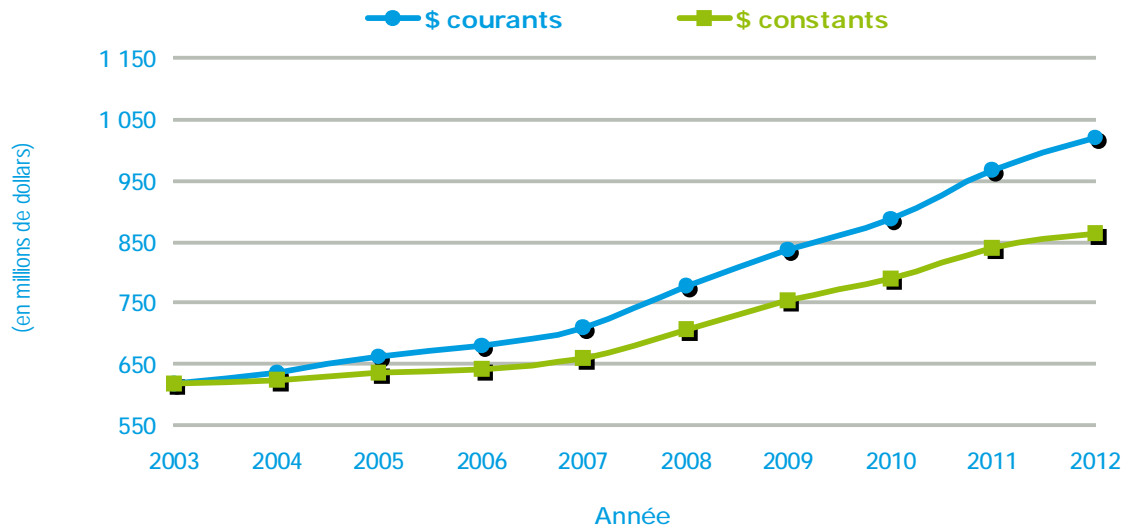
(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	512,0	528,2	544,3	559,6	577,0	610,0	653,7	698,0	739,3	783,5	53,0 %
\$ constants	512,0	518,3	522,4	527,5	535,3	554,0	588,9	621,6	642,3	664,1	29,7 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	134,6	139,8	154,9	161,4	173,8	212,6	228,2	241,8	282,8	299,3	122,3 %
\$ constants	134,6	137,2	148,7	152,1	161,2	193,1	205,6	215,3	245,7	253,7	88,5 %



Note : Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement des opérations, les dépenses liées aux investissements, les dépenses imprévues, le déficit reporté et les dépenses liées à l'administration des régimes de retraite de la STM.

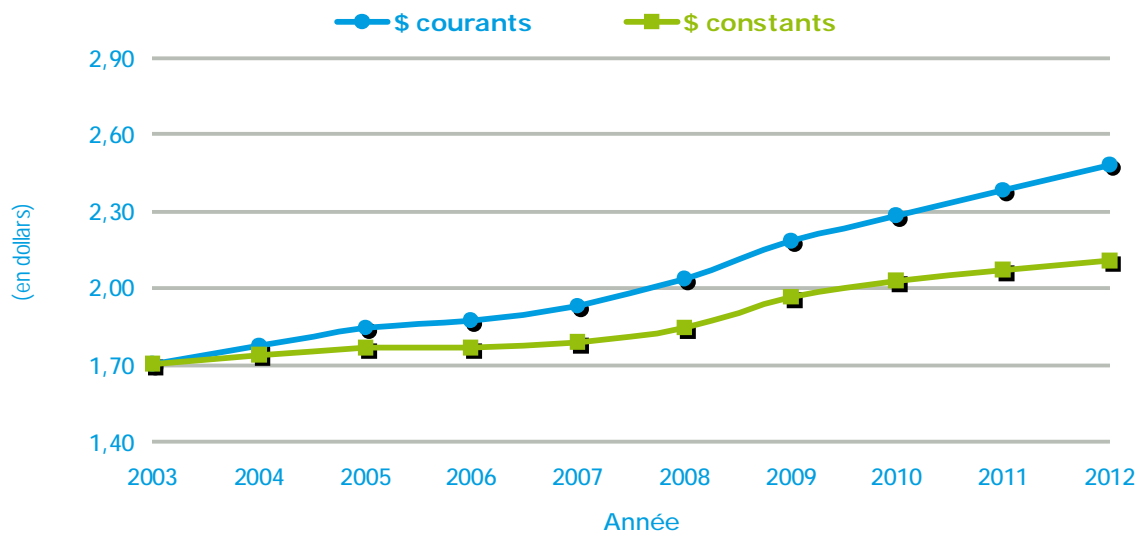
## DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO

(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	618,1	636,1	662,9	681,4	709,7	778,6	836,0	886,8	966,3	1018,9	64,8 %
\$ constants	618,1	624,2	636,2	642,2	658,3	707,2	753,2	789,6	839,5	863,6	39,7 %



## DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – BUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

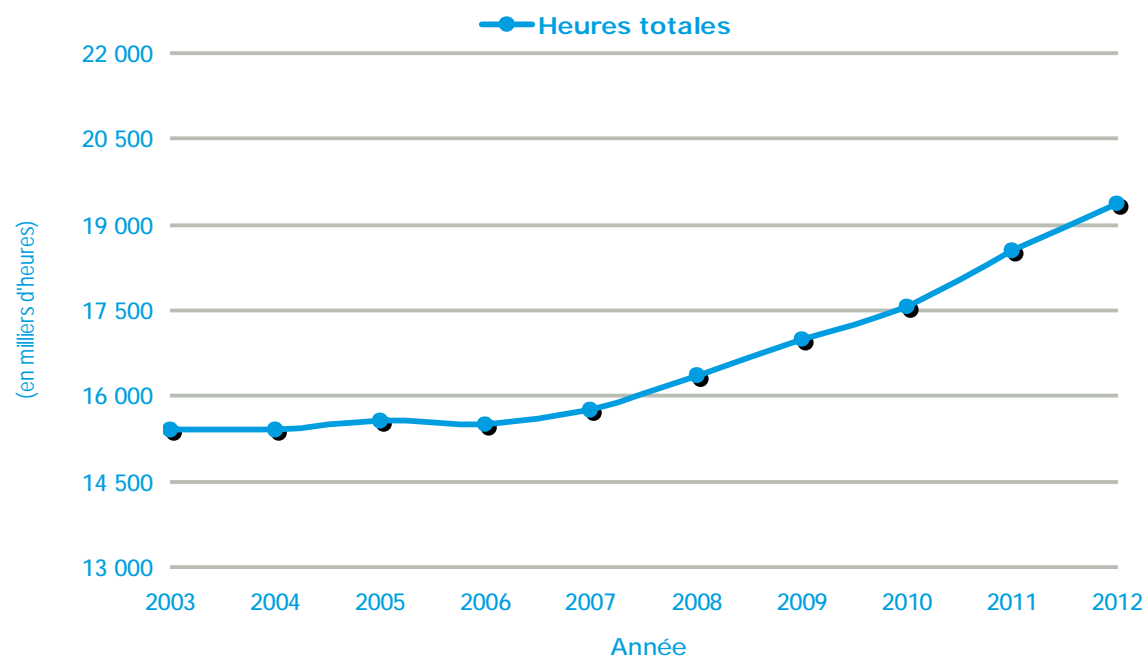
(en dollars)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	1,70	1,77	1,84	1,88	1,93	2,04	2,18	2,28	2,39	2,49	46,0 %
\$ constants	1,70	1,74	1,77	1,77	1,79	1,85	1,97	2,03	2,07	2,11	23,8 %



Note : Dépenses liées à l'exploitation – Bus et métro/Achalantage – Bus et métro.

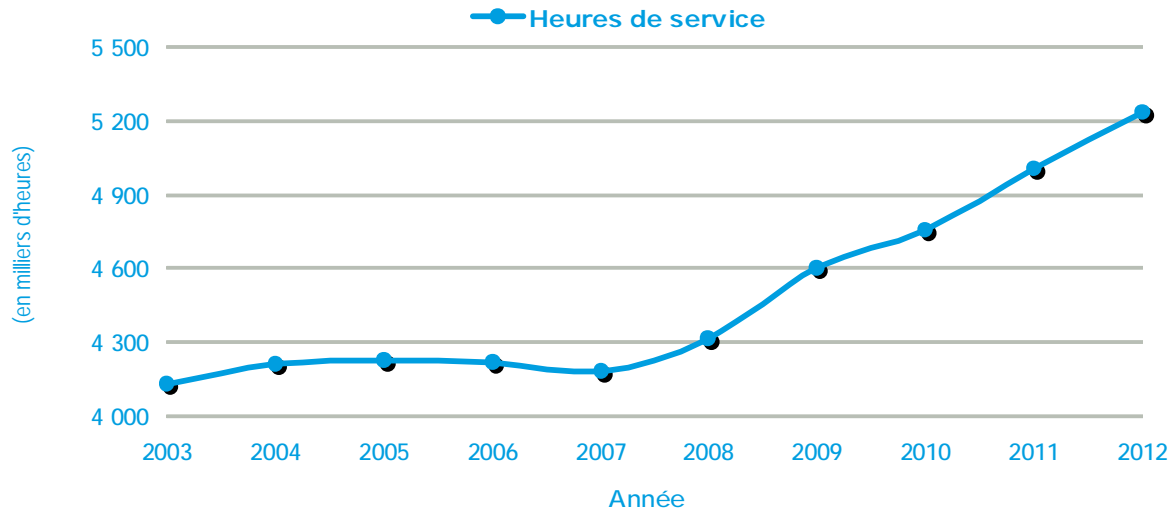
## HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
<i>(en milliers)</i>											
Heures régulières	14 536	14 434	14 568	14 412	14 622	15 097	15 766	16 407	17 612	18 408	26,6 %
Heures supplémentaires	867	972	1 005	1 083	1 149	1 273	1 212	1 162	934	973	12,2 %
Heures totales	15 403	15 406	15 573	15 495	15 770	16 370	16 977	17 569	18 545	19 381	25,8 %



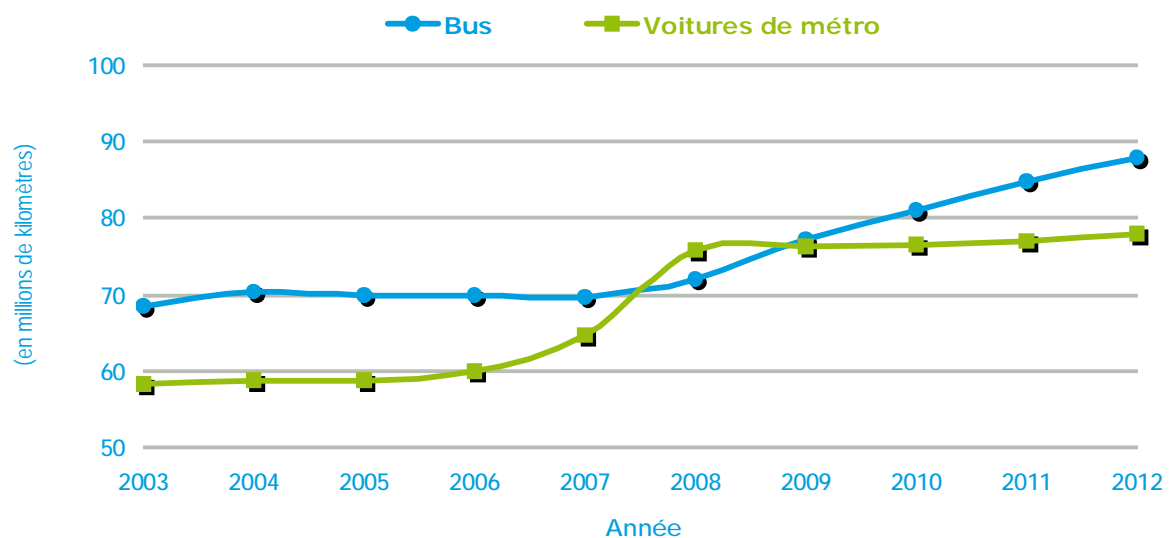
## HEURES DE SERVICE – BUS

(en milliers)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Heures de service	4 135,4	4 210,4	4 226,7	4 217,0	4 182,1	4 313,1	4 606,3	4 758,5	5 006,7	5 233,8	26,6 %



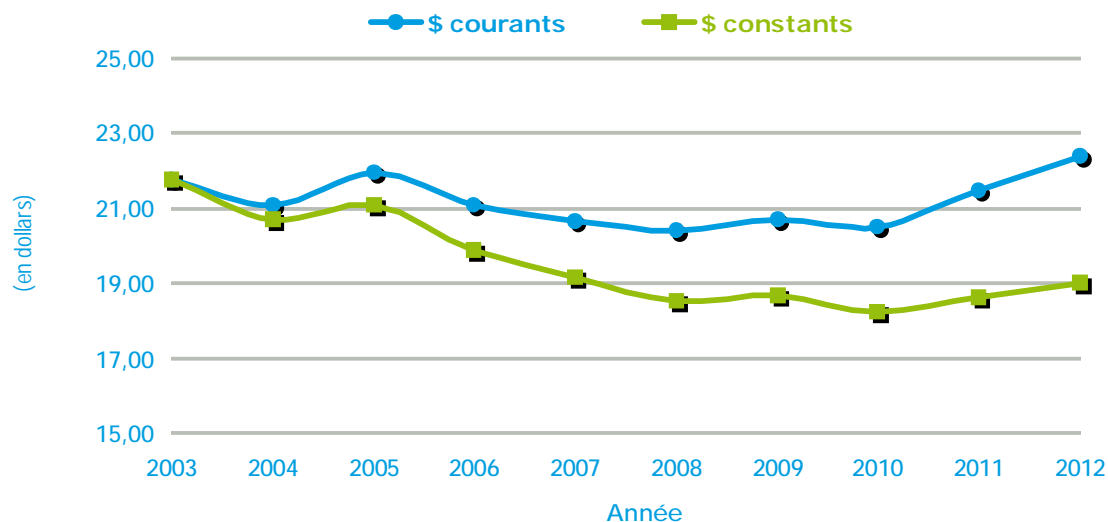
## KILOMÈTRES PARCOURUS – BUS ET VOITURES DE MÉTRO

(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Bus	68,5	70,3	70,0	69,8	69,7	72,1	77,3	81,1	84,8	88,0	28,5 %
Voitures de métro	58,4	58,8	58,8	59,8	64,8	75,7	76,3	76,6	77,0	78,1	33,7 %



## DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT ADAPTÉ PAR DÉPLACEMENT

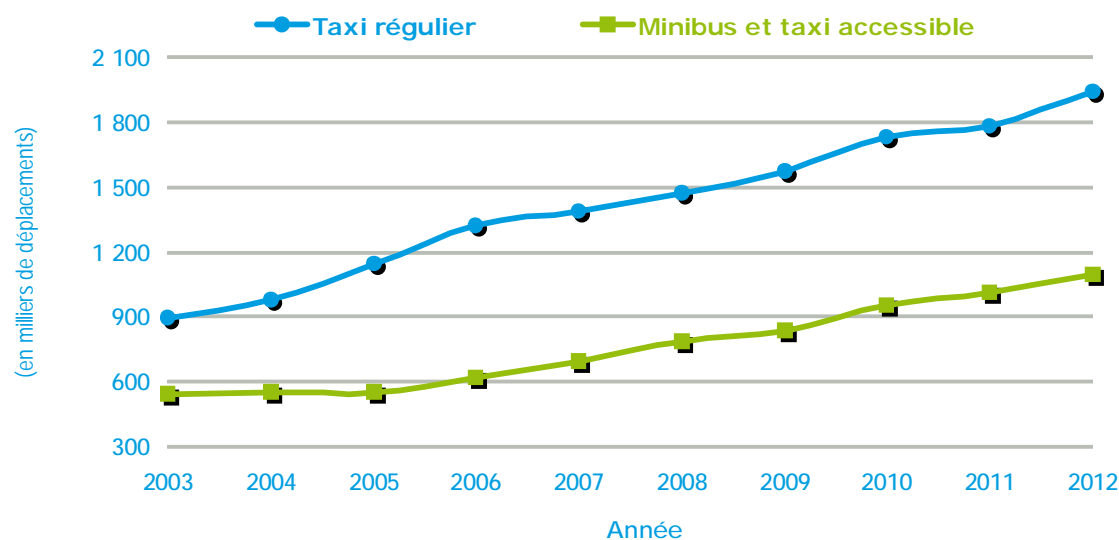
(en dollars)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	21,77	21,09	21,95	21,07	20,63	20,41	20,72	20,48	21,45	22,41	2,9 %
\$ constants	21,77	20,69	21,07	19,86	19,14	18,54	18,67	18,24	18,64	18,99	-12,8 %



Note : Dépenses de la section du mode de transport adapté/Déplacements en minibus et taxis – Transport adapté.

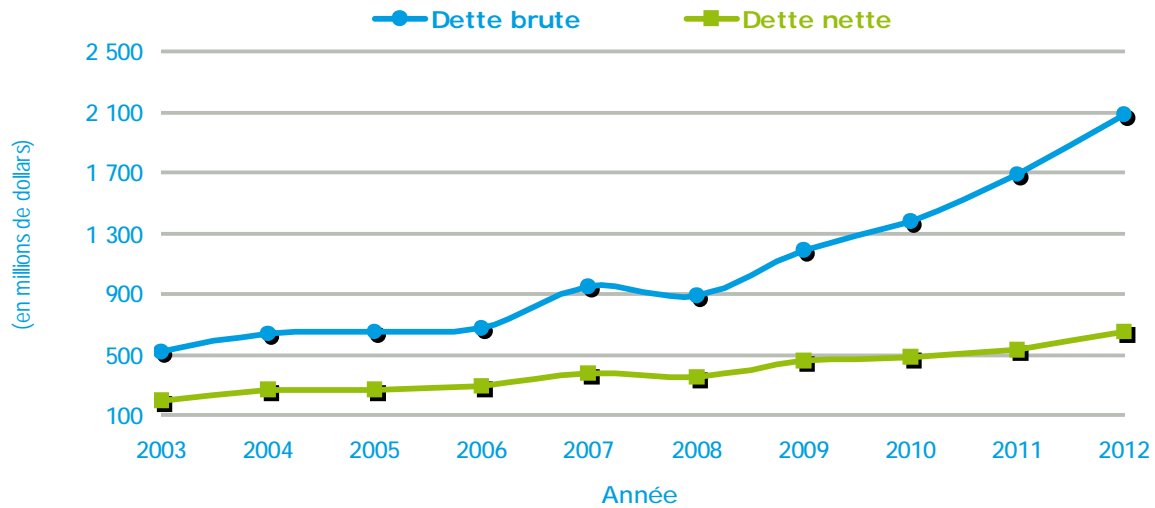
## DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXIS – TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Minibus	450	451	397	403	394	400	415	412	402	415	-7,7 %
Taxi régulier	892	975	1 144	1 322	1 389	1 475	1 574	1 735	1 784	1 941	117,6 %
Taxi accessible	89	97	158	215	302	382	423	537	614	681	665,2 %
Total	1 431	1 524	1 699	1 940	2 085	2 257	2 411	2 685	2 800	3 037	112,3 %



## DETTE BRUTE ET NETTE DE LA STM (EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE)

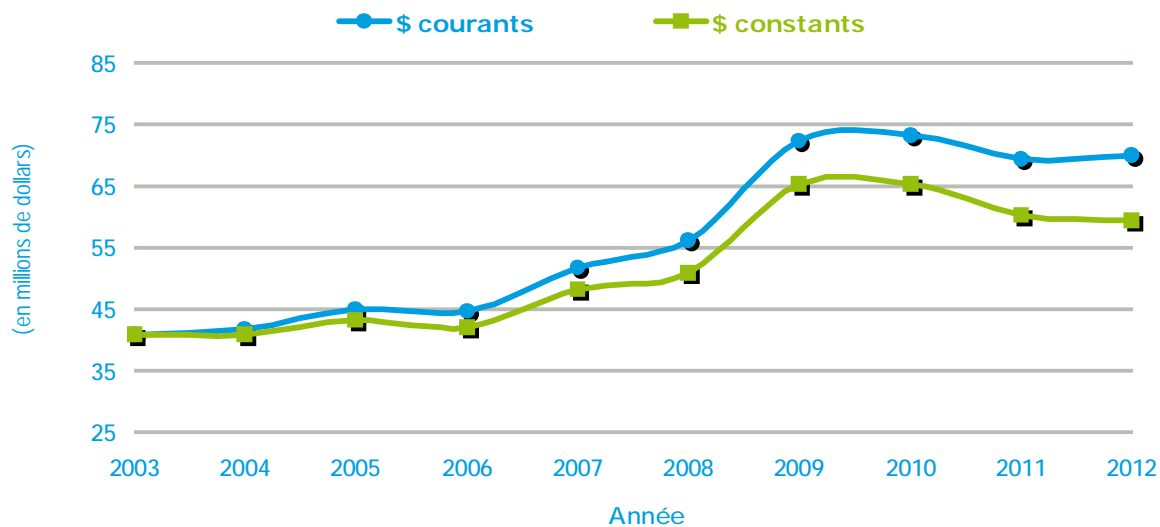
(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
Dettes brute	519,9	642,4	647,6	672,5	951,2	887,3	1 181,8	1 374,5	1 684,4	2 084,7	301,0 %
Dettes nette	200,1	266,4	267,5	296,4	369,3	351,1	454,3	484,4	526,1	651,2	225,4 %

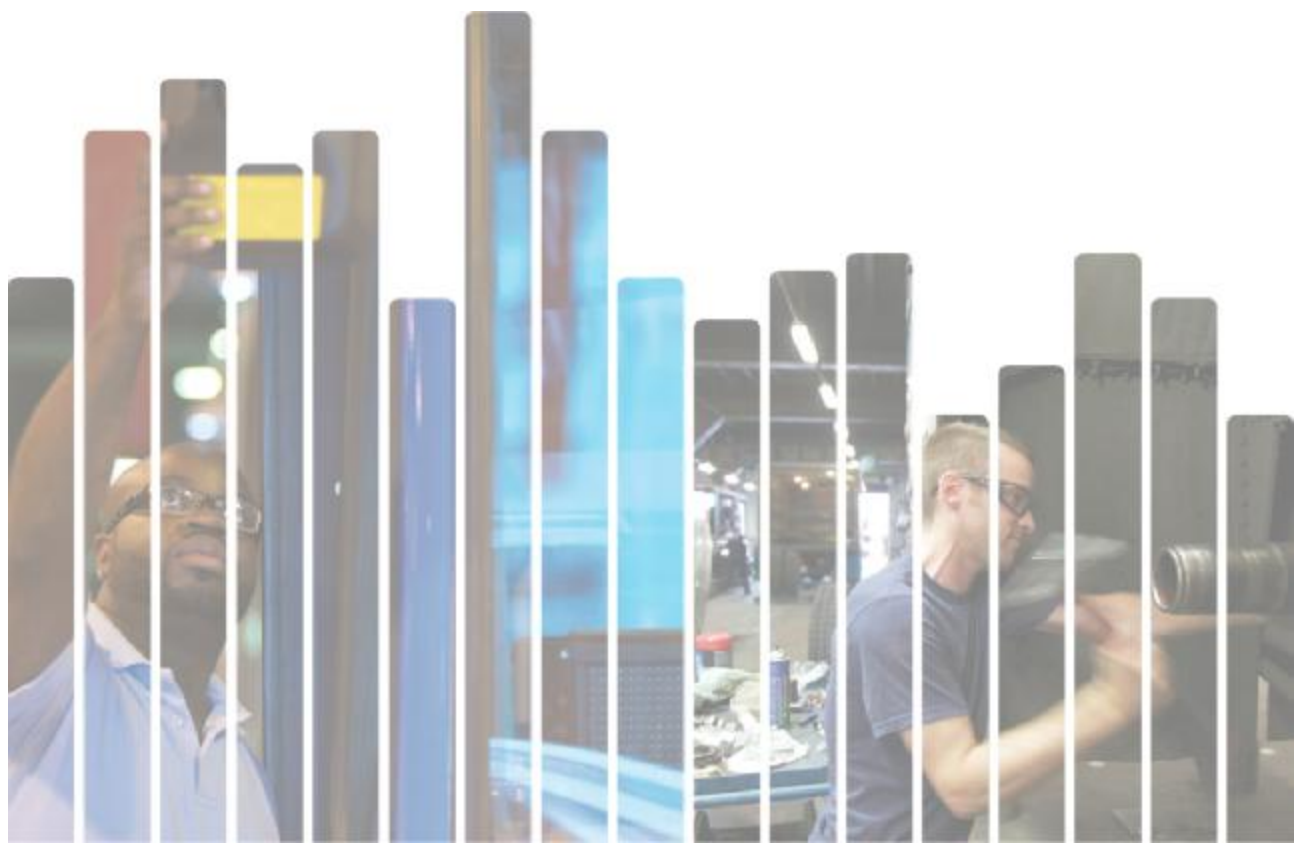


Note : Excluant les trains de banlieue dont le financement s'est terminé en 2007.

## SERVICE DE LA DETTE NET – BUS ET MÉTRO

(en millions)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
\$ courants	40,8	41,8	45,0	44,8	51,9	56,1	72,4	73,2	69,4	70,1	71,9 %
\$ constants	40,8	41,0	43,2	42,2	48,1	51,0	65,2	65,2	60,3	59,4	45,7 %





**ANNEXE**





## PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

La STM est assujettie aux normes comptables du secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). En vertu de ces normes, les états financiers sont préparés selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

La Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., c. S-30.01), en vertu de laquelle la STM est constituée, exige qu'elle produise également des états financiers et son budget conformément aux normes du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). Ces états financiers diffèrent de ceux préparés en conformité avec les normes comptables du Manuel de l'ICCA du secteur public en ce qui concerne, entre autres, le traitement comptable des immobilisations, de la dette à long terme et des avantages sociaux futurs (régimes de retraite).

Ainsi, l'état des activités de fonctionnement à des fins fiscales préparé selon les normes comptables du secteur public est redressé afin, entre autres, de remplacer l'amortissement des immobilisations par le remboursement en capital de la dette à long terme et de virer au montant à pourvoir dans le futur certaines cotisations d'équilibre aux caisses de retraite exigées par les évaluations actuarielles pour fins comptables. Le résultat obtenu suite à ces redressements est présenté à l'état de fonctionnement à des fins fiscales. Le budget 2012 de la Société est préparé à l'aide des mêmes normes que celles utilisées pour la préparation de l'état des activités de fonctionnement à des fins fiscales, tel que présenté à la page 130. Seul le mode de présentation utilisé pour préparer le budget de la page 13 diffère de celui utilisé à la page 130.

La base budgétaire de la Société est donc comparable à la base comptable. Elle comprend et s'appuie sur les principes comptables suivants :

### **Périmètre comptable**

Les données budgétaires sont présentées sur une base consolidée. Elles comprennent les prévisions budgétaires de tous les organismes qui sont sous le contrôle de la Société. Les opérations et les soldes inter-organismes sont éliminés lors de la consolidation.

### **Méthode de comptabilité**

La comptabilisation des transactions aux livres comptables de la Société s'effectue selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les revenus et les dépenses sont constatés dans l'exercice financier auquel ils se rapportent.

### **Conversion des devises**

La Société utilise la méthode temporelle pour la conversion de ses comptes exprimés en monnaies étrangères.

Les produits et les charges résultant d'opérations conclues en devises sont convertis en dollars canadiens au cours, en vigueur et à la date des transactions. Les gains et les pertes de change sont inclus dans le résultat net de l'exercice. Les éléments d'actifs et de passifs monétaires sont convertis au taux de change en vigueur à la date du bilan.

### **Instruments financiers dérivés**

La Société conclut périodiquement des contrats de swap de taux de change et d'intérêt ainsi que des contrats de swap sur marchandises, avec d'importantes institutions financières, pour se protéger en partie des fluctuations de taux de change, d'intérêt et du prix de certains achats. La Société n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

Dans le cadre de la gestion de ses risques de taux de change et d'intérêt sur la dette à long terme, la Société documente en bonne et due forme son objectif et sa stratégie de gestion des risques sur lesquels reposent ses activités de couverture ainsi que les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts. Ce processus consiste à rattacher ces instruments financiers dérivés à des actifs et passifs spécifiques, à des engagements fermes ou des opérations prévues spécifiques.

La Société utilise divers instruments dérivés en vue de transformer les flux de trésorerie d'une dette libellée en devise et comportant un taux d'intérêt variable, en flux de trésorerie d'une dette à taux fixe libellée en dollars canadiens créant ainsi un instrument synthétique. La comptabilité des instruments synthétiques est utilisée pour rendre compte des actifs et des passifs constituant l'instrument synthétique, par conséquent la Société comptabilise ceux-ci comme s'il s'agissait de la dette que l'on cherche à reproduire.

La Société utilise périodiquement des contrats de swap sur marchandises pour se couvrir des fluctuations du prix de certains achats prévus. Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période ou ils sont réalisés et sont présentés avec la dépense relative à l'élément couvert.

### **Avantages sociaux futurs**

Les régimes d'avantages sociaux futurs de la Société sont tous des régimes à prestations déterminées.

Le passif relatif à ces régimes reflète l'écart, à la fin de l'exercice, entre la valeur des obligations au titre des prestations constituées et la valeur des actifs des régimes, net des gains et pertes actuariels non amortis et de la provision pour moins-value. L'évaluation actuarielle de ce passif est établie selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service avec projection des salaires. Elle est aussi basée sur des hypothèses actuarielles qui incorporent la meilleure estimation de la direction reliée, entre autres, aux taux d'actualisation, aux taux de rendement prévus des actifs des régimes et aux taux de croissance des salaires et des coûts des soins de santé.

Les actifs des régimes sont évalués selon une valeur liée au marché établie sur une période n'excédant pas cinq ans.

Le coût des services passés, relié aux modifications des régimes, est constaté dans l'exercice au cours duquel les modifications sont apportées.

Les gains et pertes actuariels, résultant de l'écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes ou découlant des modifications des hypothèses actuarielles, sont reportés puis amortis sur la durée de service moyenne restante des employés actifs. La durée de service moyenne restante varie de 4 à 16 ans.

### **Constatation des produits**

Les revenus tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements en espèces ont lieu ou lorsque les passages (1, 2 ou 10 passages) sont utilisés par la clientèle. Pour ce qui est des titres hebdomadaires ou mensuels, les revenus sont constatés dans la période où ces titres sont valides.

Les contributions et subventions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides gouvernementales ou municipales sont remplies. Les autres revenus comprennent essentiellement des redevances de publicité, des revenus de location ainsi que des revenus de placement du fonds d'amortissement qui serviront au remboursement de la dette à long terme. Ils sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.



## ANALYSE DES AFFECTATIONS

### Fonds d'amortissement

Le fonds d'amortissement est composé des sommes accumulées pour le remboursement de la dette à long terme et des revenus d'intérêt procurés par ces sommes.

(en milliers de dollars)	2012	2011	2010
Solde au début de l'exercice	378 076	261 054	169 177
Contribution des activités de fonctionnement	119 922	117 022	91 877
Remboursement de la dette à long terme	37 130	-	-
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>460 868</b>	<b>378 076</b>	<b>261 054</b>

Les besoins de financement suivent la courbe des investissements. Le remboursement suit une échéance à long terme.

### Fonds de roulement

Ce fonds est composé du capital non engagé qui est réservé à l'acquisition de certaines immobilisations.

(en milliers de dollars)	2012	2011	2010
Solde au début de l'exercice	4 592	3 266	4 791
Contribution des activités d'investissement	(5 576)	-	(2 376)
Contribution des activités de fonctionnement	984	1 326	851
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>-</b>	<b>4 592</b>	<b>3 266</b>

Utilisation maximale du fonds de roulement pour les achats capitalisables.

### Montant à pourvoir dans le futur

Le montant à pourvoir dans le futur correspond au solde net des charges constatées à l'état des résultats qui feront l'objet d'un virement à l'état de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales dans le futur. Le montant à pourvoir résulte des éléments suivants :

#### ➤ Passifs salariaux

Application des mesures transitoires relatives au passage à la comptabilité d'exercice au 1er janvier 2000 (congrés de maladie et vacances amortis sur une période maximale de 20 ans).

#### ➤ Avantages sociaux futurs

Application des mesures d'allègements liées aux avantages sociaux futurs (amortissement sur une période estimative s'échelonnant jusqu'en 2023).

(en milliers de dollars)	2012	2011	2010
Solde au début de l'exercice			
Passifs salariaux	-	(7 053)	10 856
Avantages sociaux futurs	245 103	310 775	2 604
	<b>245 103</b>	<b>303 722</b>	<b>13 460</b>
Diminution de l'exercice			
Passifs salariaux	-	7 053	3 803
Avantages sociaux futurs	(33 408)	(65 672)	313 379
	<b>(33 408)</b>	<b>(58 619)</b>	<b>317 182</b>
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>			
Passifs salariaux	-	-	(7 053)
Avantages sociaux futurs	211 695	245 103	310 775
	<b>211 695</b>	<b>245 103</b>	<b>303 722</b>

## PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

### Les pratiques de gestion financière de la STM

L'implantation de pratiques de bonne gestion financière et budgétaire est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et permettent d'amener 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.

### GESTION ENTOURANT L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

#### Équilibre budgétaire annuel

La Loi sur les sociétés de transport en commun mentionne à l'article 119 que le budget ne peut prévoir des dépenses supérieures aux revenus de la Société. Il est fondamental que toute société de transport atteigne l'équilibre budgétaire.

Pour ce faire, la STM a mis en place des processus ainsi que des outils afin de maintenir cet équilibre, et ce, sur une base annuelle et pluriannuelle.

- a. Un règlement en matière de contrôle et de suivi budgétaire (R-091, adopté le 3 juillet 2008) prévoit notamment le moyen utilisé pour garantir la disponibilité des crédits préalablement à la prise de toutes décisions autorisant une dépense. Ce règlement assure une gestion responsable des ressources financières.
- b. Processus d'élaboration d'un cadre financier sur plusieurs années afin d'assurer un équilibre budgétaire à moyen et à long terme.
- c. Processus budgétaire annuel rigoureux et bien documenté permettant une prise de décision efficace. Toujours selon la Loi sur les sociétés de transport en commun, le budget doit prévoir une réserve d'au plus 1,5 % des dépenses pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.
- d. Processus de prévisions aux quadrimestres afin de s'assurer que la situation budgétaire de la Société est saine tout au cours de l'année.
- e. Processus de suivi budgétaire mensuel permettant à la Société d'avoir une connaissance précise de la situation ; les gestionnaires peuvent ainsi mieux planifier et contrôler l'évolution financière de leur secteur respectif.

#### Planification à long terme

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

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

Le Plan stratégique 2020 de la STM propose un objectif de développement de l'offre de service qui permettra à la Société de réaliser 540 millions de déplacements en 2020, soit une hausse de plus de 40 % comparativement à l'achalandage actuel.

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

## GESTION ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS D'AFFAIRES

La STM vit au rythme des rénovations et des renouvellements de ses équipements et infrastructures, ce qui engendre des dépenses importantes en investissement. Cette tendance s'accroîtra au cours des prochaines années. Afin de gérer de façon efficace, la STM s'est fixée comme mandat :

- d'améliorer la connaissance de l'état des actifs ;
- d'établir et de maintenir le plan d'investissement ;
- d'effectuer une planification stratégique des projets.

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

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

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

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

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

En septembre 2011, le comité GPP a approuvé le guide d'accompagnement en gestion de projets. Ce guide est conçu pour les projets (autres que les projets majeurs) inscrits au portefeuille de la STM et vise principalement les promoteurs et les chargés de projets. Le guide présente l'information de base pour la réalisation d'un projet et l'utilisation des outils.

De ces actions découlent la production annuelle du PTI 2012 – 2013 – 2014 qui présente les prévisions sur trois ans des dépenses d'investissement. Ce programme est une exigence de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

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

### **Gestion des immobilisations (DS FIN 001, adoptée le 20 octobre 2003)**

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

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

Celle-ci s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et, plus particulièrement, des principes comptables généralement reconnus (PCGR) en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le Manuel de la présentation de l'information financière municipale publié par le MAMROT.

### **GESTION DES RECETTES**

Pour obtenir l'équilibre financier, la STM doit optimiser toutes ses sources de revenus que représentent ses clients et ses activités commerciales ainsi que ses partenaires municipaux et gouvernementaux.

#### **Diversification des recettes : augmenter les revenus commerciaux nets**

En 2003, la STM créait la société Transgesco s.e.c., qui a pour mission de développer le potentiel commercial de la STM (publicité dans les stations de métro, sur les bus et dans les abribus, journaux gratuits, afficheurs sur les quais, téléphone cellulaire et Wi Fi, partenariats promotionnels et développement durable).

L'entreprise entend poursuivre ses partenariats avec le secteur privé pour maximiser les retombées de nouveaux projets de développement de manière à doubler ses revenus nets d'ici 2020.

#### **Tarifs : maintenir la contribution de la clientèle**

Principale source de financement, les revenus provenant de la clientèle, en hausse constante et pondérée, représentent 46 % des revenus totaux en 2012. Pour augmenter ses revenus, la STM élaborera une stratégie tarifaire à long terme, en tenant compte notamment des critères suivants :

- les indices inflationnistes généraux et spécifiques aux produits pétroliers ;
- les rabais consentis sur les titres de transport et les améliorations de l'offre de service ;
- les investissements ;
- l'impact sur l'achalandage.

Ces revenus cumulés aux revenus commerciaux nets devraient équivaloir à 50 % des revenus totaux.

Grâce à la mise en place du système de vente et de perception et à la mise en marché de la carte OPUS, l'entreprise peut, d'ores et déjà mieux contrôler la perception et ainsi réduire la fraude.

#### **Développer une stratégie tarifaire pour les déplacements métropolitains en transport adapté**

En ce qui a trait au transport adapté, la STM développera une nouvelle grille tarifaire pour tous les déplacements métropolitains provenant de l'île de Montréal. Pour ce faire, elle entreprendra des discussions avec les autres organismes de transport de la région au cours des prochaines années.



## POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

### Gestion des opérations de trésorerie (PC 3.07, adoptée le 4 mai 2011)

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

a. La gestion de la dette (DS FIN 004, adoptée le 4 mai 2011)

Stratégies de financement à court et à long terme par lesquelles la Société finance ses opérations courantes ainsi que ses dépenses pour le maintien, le développement et le remplacement de ses infrastructures. La STM s'assure de respecter la cible qu'elle s'est fixée au niveau du ratio relié à l'endettement, représenté par la portion des dépenses d'exploitation dédiées au service de la dette. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est de 16 %. En 2012, ce ratio est évalué à 5,9 %.

Voici la liste des différents ratios<sup>1</sup> utilisés ainsi que leur cible et seuil critique<sup>2</sup> :

	Cible	Seuil critique
Liquidités Actifs c.t. nets – inventaires/Passifs c.t. nets	Entre 1,1 et 1,5	1,0
Endettement Service de la dette net/Dépenses d'exploitation nettes Dette nette/Revenus annuels nets	Entre 6 et 10 % Entre 50 et 75 %	16 % 100 %
Structure financière Dette nette/Actifs nets	Entre 50 et 75 %	100 %

<sup>1</sup> Le terme « net » signifie que tout impact de subvention a été exclu des différents postes afin de représenter que les postes à l'unique charge de la STM.

<sup>2</sup> Les seuils critiques ont été établis lors d'un balisage international des meilleures pratiques reconnues.

b. La gestion des placements (DS FIN 005, adoptée le 4 mai 2011)

Investissements à court terme et à long terme effectués par la Société pour optimiser le rendement de ses excédents d'encaisse ainsi que s'assurer de disposer des sommes nécessaires au remboursement de ses dettes (fonds d'amortissement).

c. La gestion des risques financiers (DS FIN 006, adoptée le 4 mai 2011)

Stratégies mises en place pour atténuer les principaux risques financiers généralement associés au processus d'approvisionnement de la STM et à ses activités de trésorerie.

### Saine gestion des dépenses d'exploitation

a. Réduire le plus possible les dépenses d'exploitation

La STM continuera d'exercer un contrôle serré de ses coûts d'exploitation. 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. À titre d'exemple, lorsqu'elle fait l'acquisition de biens et services, elle recourt à des regroupements de fournisseurs et d'industries, ce qui lui procure des économies importantes.

Soucieuse de s'améliorer constamment, elle a récemment mis sur pied une nouvelle fonction contrôle dont la responsabilité est d'assurer que les contrôles internes financiers, budgétaires et de conformité à la STM soient appropriés et fiables en mettant en place un programme de certification des contrôles internes.



b. Optimiser les processus administratifs et décisionnels de l'organisation

La STM a décidé également d'alléger son processus décisionnel afin de réduire les délais administratifs. En réévaluant 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.

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

La politique de gestion contractuelle instaure les mesures exigées en vertu de l'article 103.2 de la Loi sur les sociétés de transport en commun et vise à assurer un haut niveau 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'ont 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 visent à lutter contre 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.

Cette politique 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 des comités de celui-ci, les membres du personnel de la Société et l'ensemble des intervenants internes ou externes impliqués dans un processus d'acquisition de la Société.

d. Guide d'acquisition (2011)

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

- l'Assemblée nationale : dans 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 : dans le Règlement intérieur (R-062, adopté le 8 juillet 2009) qui fixe les règles de régie interne et les paramètres gouvernant la prise de décision ; dans le Règlement autorisant la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société par les gestionnaires (R-009, adopté le 17 février 2011) qui détermine la personne autorisée à signer les ententes écrites avec les fournisseurs ; dans le Règlement sur le contrôle et le suivi budgétaire de la Société (R-091-1 tel que modifié) qui détermine les règles à suivre avant qu'une dépense contractuelle ne soit engagée ; dans la Politique corporative sur la gestion contractuelle (PC 4.09) ;

- le directeur général de la Société : dans 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 six documents visent à assurer l'équité, l'intégrité, la transparence, l'accessibilité aux marchés, à accroître la concurrence dans les processus d'attribution de contrats ainsi qu'à obtenir des biens et services au meilleur prix. Les employés impliqués dans 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 en respecter les règles peut être tenu personnellement responsable.

e. Code d'éthique (adopté 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.

f. Améliorer le suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité

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

g. Gérer les risques

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

### **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 ;
- 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 être accessible rapidement au personnel de la Société dans l'exercice de leurs 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 particulier ;
- la Société désire que s'exerce un contrôle des coûts associés à la création, la manipulation et la conservation de l'information.

### **PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PC 1.13, ADOPTÉE LE 5 MAI 2010)**

En faisant la promotion du développement durable, la STM assure son leadership en ce domaine et incite son personnel, sa clientèle ainsi que la population en général à adopter des comportements de plus en plus responsables sur les plans environnemental, social et économique.

#### AUTRES PRATIQUES AFFECTANT 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.

## DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

### **Autres revenus**

Revenus autonomes, tels la valeur de la visibilité lors d'événements spéciaux auxquels participe la STM, ventes de cartes OPUS, frais de privilège pour le tarif réduit, amendes, revenus de location ou de service et autres.

### **Contribution de l'agglomération de Montréal**

Somme provenant des municipalités de l'agglomération de Montréal, représentant leur contribution au transport en commun.

### **Contribution des municipalités hors de l'agglomération de Montréal**

Somme provenant des municipalités hors de l'agglomération de Montréal, représentant leur quote-part du déficit du métro, selon l'entente 2007 – 2011.

### **Contributions régionales – aide métropolitaine – bus**

Compensation de 50 ¢ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du réseau des bus métropolitain. De plus, une aide de 50 ¢ par passager est aussi versée aux bus se rabattant à une gare de trains.

### **Contributions régionales – aide métropolitaine – intégration tarifaire**

Somme versée par l'AMT afin de combler une portion du rabais tarifaire accordé aux acheteurs de titres mensuels TRAM.

### **Contributions régionales – aide métropolitaine – métro**

Compensation de 20 ¢ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du métro.

### **Contributions régionales – contribution régionale CMM**

Somme reliée à l'entente entre les municipalités du territoire de la CMM pour le financement du transport métropolitain. Cependant, pour qu'elle soit concrétisée au niveau comptable dans son ensemble, cela requiert un changement à la loi de l'AMT, ce qui devrait être fait en 2012. Pour le moment, cette somme représente la quote-part de la STM aux recettes liées à la nouvelle taxe sur l'essence de 1,5 ¢, en vigueur dans la région depuis le 1<sup>er</sup> mai 2010.

### **Contributions régionales – équipements métropolitains**

Somme versée par l'AMT pour le remboursement des coûts prévus aux contrats de délégation de gestion à l'égard des équipements métropolitains, soit les terminus Henri-Bourassa, Radisson, Angrignon et Côte-Vertu ainsi que les voies réservées Parc, René-Lévesque, Côte-des-Neiges, Newman, Sherbrooke-Est et Henri-Bourassa.

### **Contributions régionales – transport adapté**

La subvention est établie en fonction des modalités du programme d'aide métropolitaine de l'AMT en lien avec le programme d'aide du gouvernement du Québec pour la période de 2009 à 2012.

### **Quote-part – Transgesco s.e.c.**

Revenus publicitaires provenant de la quote-part de Transgesco s.e.c., filiale à part entière de la STM.

**Revenus-clients – recettes métropolitaines**

Part des recettes provenant des ventes de cartes métropolitaines (TRAM) remise par l'AMT. Le montant à partager correspond aux recettes métropolitaines auxquelles s'ajoute une portion des rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres intermédiaires et réduits et desquels les frais d'impression, les commissions, les frais de sondage et autres frais relatifs sont retranchés.

Les titres exclus du partage des recettes sont : les titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT, les titres métropolitains utilisés par les clients utilisant les services de transport adapté et les titres métropolitains utilisés comme titre local.

Méthode de partage pour 2012 : le premier montant de 21,50 \$ (21 \$ en 2011) par titre est versé en proportion des déplacements sur chaque réseau pour chaque zone tarifaire. Le solde du montant à partager par zone est ensuite réparti en proportion des passagers-kilomètres parcourus sur chaque réseau.

**Revenus-clients – titres STM**

Revenus provenant de la vente de titres mensuels, hebdomadaires, 1, 2, ou 10 passages, titres journaliers, titres spéciaux et cartes événements.

**Revenus-clients – transport adapté**

Revenus perçus de la clientèle utilisant les services de transport adapté.

**Subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services**

Aide financière accordée par le gouvernement du Québec et établie selon les critères définis par le PAGASTC afin de soutenir financièrement une partie des dépenses d'exploitation de certaines initiatives visant à accroître l'offre de service. Inclut également le remboursement des coûts reliés aux mesures de mitigation durant les travaux de l'échangeur Turcot.

**Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté**

Aide financière accordée par le gouvernement du Québec et établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté. Comprend une enveloppe indexée annuellement ainsi qu'un montant alloué pour la croissance dans les déplacements réalisés.

**Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette**

Aide aux projets d'investissement financés par emprunt, calculée selon les paramètres du programme d'aide et selon les dépenses jugées admissibles par le MTQ.

**Surplus reporté**

Somme provenant d'un surplus des revenus sur les dépenses de l'exercice précédent.

## DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

### Avantages sociaux

**Conventionnés :** Contributions de l'employeur aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la STM, soit les différents régimes d'assurance couvrant les soins dentaires, les frais médicaux et le remplacement du salaire en cas de maladie, ainsi que le paiement annuel des banques de maladie et des congés personnels de même que les contributions aux régimes de retraite.

**Futurs :** Contributions de l'employeur aux programmes d'avantages sociaux complémentaires de retraite et postérieurs à l'emploi offerts aux employés de la STM, soit les différents régimes d'assurance couvrant les soins de santé, un régime de continuation de salaire temporaire durant l'invalidité, de régimes complémentaires aux prestations versées par la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST), aux prestations de maternité et parentales et le maintien d'assurance lors de certaines absences prolongées.

### Cotisations aux régimes publics

Contributions de l'employeur aux divers régimes gouvernementaux, tels l'Assurance-emploi, le Fonds des services de santé du Québec, le Régime de rentes du Québec et le Régime québécois d'assurance parentale.

### Coût de la CSST

Cotisation annuelle payée à la Commission de la santé et de la sécurité au travail. Comprend également les remboursements des salaires nets payés aux employés en accident de travail et les rentes d'incapacité. Au niveau des unités administratives, le Coût de la CSST est le salaire net payé à l'employé en accident de travail.

### Dépenses diverses

Coûts pour les communications, les commissions sur les ventes de titres, la publicité, la formation et autres.

### Dépenses imprévues

Réserve, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.

### Dépenses majeures

Dépenses en immobilisations dont la durée de vie est inférieure à dix ans et dont le coût se situe entre 10 000 \$ et 50 000 \$. Comprend également les dépenses pour les pneus de bus, de métro et divers véhicules.

### Énergie, taxes et permis

Énergie motrice, énergie utilitaire, coûts d'immatriculation, taxes municipales et assurance responsabilité.

### Financement des opérations

Frais d'intérêt sur les emprunts à court terme et frais bancaires servant à financer les opérations courantes.

### Heures supplémentaires

Salaire (taux régulier et prime) payé pour le temps travaillé au-delà du nombre d'heures normales à effectuer.

**Location**

Coûts relatifs à la location de véhicules, d'équipements, de locaux et de conduits souterrains.

**Matériel et fournitures**

Coûts des matériaux requis à la réparation et à l'entretien des véhicules et des bâtiments, aux achats de petits outillages, d'équipements et de fournitures de bureau.

**Primes diverses et autres paiements**

Différentes primes payées par l'employeur (nuit, soir, dimanche, jour férié travaillé, amplitude, etc.).

**Projets spéciaux**

Dépenses, de nature non capitalisable, reliées à la réalisation de projets divers.

**Rémunération de base**

Salaire de base payé à l'ensemble des employés. Comprend les dépenses liées à certaines charges pour les heures non travaillées, soit les vacances, les jours fériés chômés et travaillés ainsi que les congés de maladie.

**Service de la dette – bus et métro**

Coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement. Ce montant inclut le versement au fonds d'amortissement mais exclut la portion du capital qui est subventionné.

**Services professionnels**

Honoraires versés à des bureaux d'études externes pour leur expertise particulière dans les domaines suivants : administratif, juridique, informatique, santé, génie, ressources humaines, publicité et information.

**Services techniques et autres services**

Coûts des services confiés à des firmes externes pour l'exécution de certains contrats de réparation. Comprend également les coûts relatifs aux contrats de taxi pour le transport régulier et adapté, au contrat de transport d'argent, au coût de la surveillance policière assumée par le SPVM et au contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

**Virement au fonds de roulement**

Somme imputée à la dépense relative aux acquisitions en immobilisations financées à même le fonds de roulement. L'amortissement doit s'effectuer sur une période maximale de cinq ans à compter de l'année suivant l'acquisition.

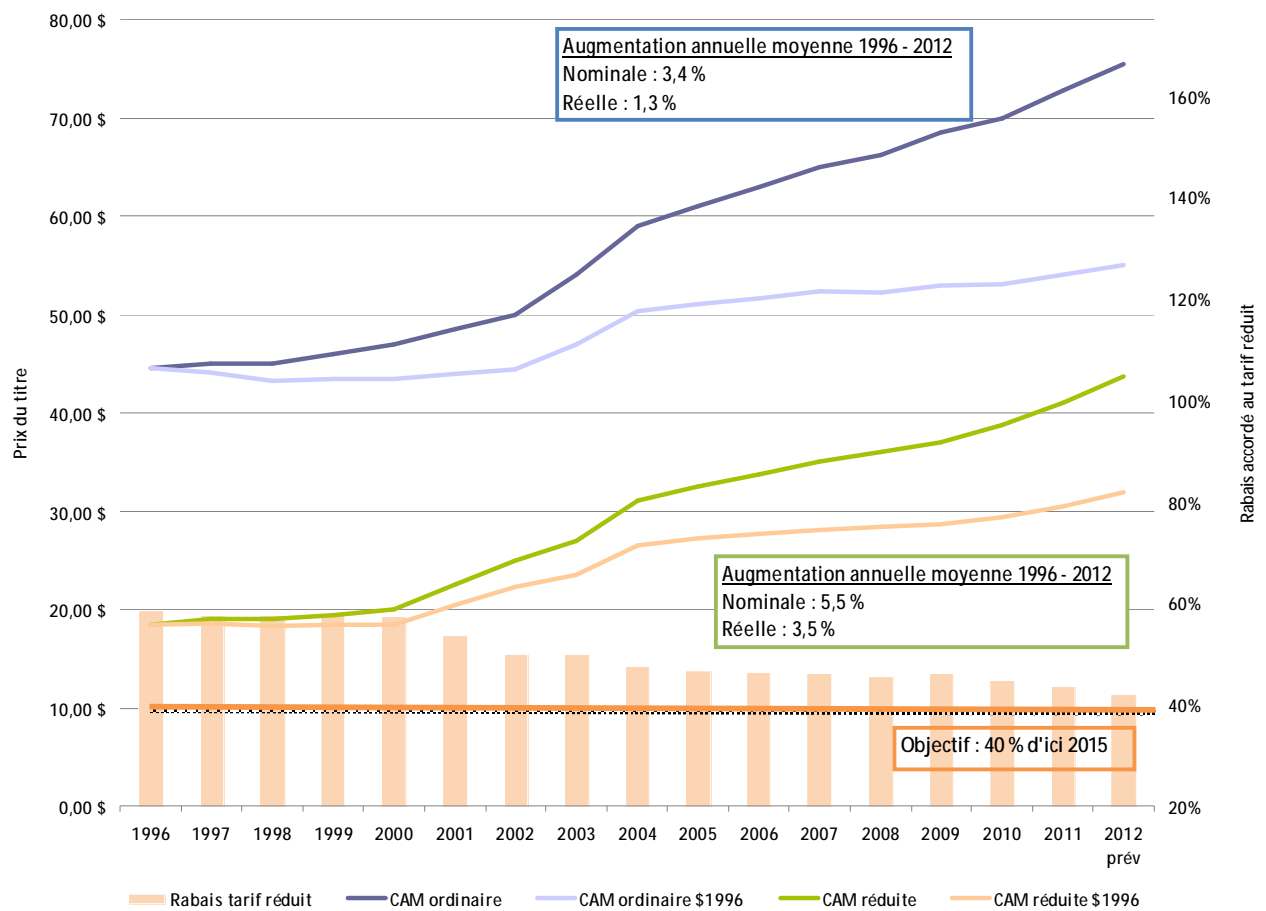
## TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

(en dollars)	Janvier 2003	Juillet 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
<b>CAM mensuelle</b>												
Tarif ordinaire	52,00	54,00	59,00	61,00	63,00	65,00	66,25	68,50	70,00	72,75	75,50	39,81
Tarif réduit	26,00	27,00	31,00	32,50	33,75	35,00	36,00	37,00	38,75	41,00	43,75	62,04
<b>CAM hebdo</b>												
Tarif ordinaire	15,00	16,00	18,00	18,00	18,50	19,00	19,25	20,00	20,50	22,00	23,50	46,88
Tarif réduit	7,50	8,00	9,50	9,75	10,25	10,75	11,00	11,25	11,50	12,75	13,75	71,88
<b>CAM Longueuil</b>												
Tarif ordinaire										82,00		
Tarif réduit										49,00		
<b>CAM 4 mois</b>												
Tarif réduit									148,00	155,00	164,00	
<b>10 passages</b>												
Tarif ordinaire								2,00	2,10	2,25	2,40	
Tarif réduit								1,08	1,20	1,30	1,43	
<b>6 passages</b>												
Tarif ordinaire	1,58	1,67	1,83	1,88	1,92	1,96	2,00	2,13	2,21	2,38		
Tarif réduit	0,79	0,83	0,92	0,96	1,00	1,04	1,08	1,13	1,25	1,42		
<b>2 passages</b>												
Tarif ordinaire										2,75	2,75	
Tarif réduit										1,75	1,75	
<b>1 passage en espèces<sup>1</sup></b>												
Tarif ordinaire	2,25	2,50	2,50	2,50	2,50	2,75	2,75	2,75	2,75	3,00	3,00	20,00
Tarif réduit	1,25	1,25	1,25	1,25	1,50	1,75	1,75	1,75	1,75	2,00	2,00	60,00
<b>Titre journalier<sup>1</sup></b>												
1 jour (24h)	7,00	7,00	8,00	8,00	9,00	9,00	9,00	9,00	7,00	8,00	8,00	14,29
3 jours (consécutifs)	14,00	14,00	16,00	16,00	17,00	17,00	17,00	17,00	14,00	16,00	16,00	14,29
Aéroport P.-E. Trudeau (747)									7,00	8,00	8,00	
<b>Titre spécial<sup>1</sup></b>												
Titre de groupe (1 tarif ordinaire + un maximum de 10 enfants de 6 à 13 ans)									12,00	13,00	14,25	
Soirée illimitée										4,00	4,00	

<sup>1</sup> Seuls ces titres sont acceptés aux stations de métro hors de l'île de Montréal (Cartier, De la Concorde, Montmorency et Longueuil – Université-de-Sherbrooke).



## TITRES DE TRANSPORT MENSUELS EN DOLLARS COURANTS ET CONSTANTS (1996 – 2012)



## VENTE DE TITRES

(en millions de titres)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Prévision 2011	Budget 2012	Variation % 2003-2012
<b>CAM mensuelle</b>											
Tarif ordinaire	2,07	2,11	2,15	2,22	2,29	2,43	2,50	2,48	2,50	2,50	20,95
Tarif réduit	1,72	1,65	1,62	1,63	1,64	1,61	1,58	1,55	1,50	1,50	-12,96
<b>Total</b>	<b>3,79</b>	<b>3,76</b>	<b>3,78</b>	<b>3,84</b>	<b>3,93</b>	<b>4,04</b>	<b>4,09</b>	<b>4,04</b>	<b>4,00</b>	<b>4,00</b>	<b>5,54</b>
<b>CAM hebdo</b>											
Tarif ordinaire	2,10	1,65	1,58	1,54	1,43	1,49	1,40	1,46	1,49	1,52	-27,32
Tarif réduit	0,29	0,27	0,27	0,25	0,23	0,23	0,23	0,13	0,14	0,14	-52,70
<b>Total</b>	<b>2,39</b>	<b>1,92</b>	<b>1,85</b>	<b>1,79</b>	<b>1,66</b>	<b>1,71</b>	<b>1,62</b>	<b>1,60</b>	<b>1,63</b>	<b>1,66</b>	<b>-30,41</b>
<b>CAM Longueuil (en milliers de titres)</b>											
Tarif ordinaire									50,89		
Tarif réduit									13,12		
<b>Total</b>									<b>64,02</b>		
<b>CAM 4 mois (en milliers de titres)</b>											
Tarif réduit								42,31	89,16	101,82	
<b>Total</b>								<b>42,31</b>	<b>89,16</b>	<b>101,82</b>	
<b>10 passages</b>											
Tarif ordinaire							12,36	19,04	18,18	25,65	
Tarif réduit							3,96	7,14	7,25	8,75	
<b>Total</b>							<b>16,32</b>	<b>26,18</b>	<b>25,43</b>	<b>34,40</b>	
<b>6 passages</b>											
Tarif ordinaire	37,65	36,50	35,55	34,91	36,70	36,50	22,47	14,89	12,13		
Tarif réduit	12,96	13,26	13,32	13,59	13,43	13,67	5,78	2,24	1,77		
<b>Total</b>	<b>50,61</b>	<b>49,76</b>	<b>48,87</b>	<b>48,50</b>	<b>50,14</b>	<b>50,17</b>	<b>28,24</b>	<b>17,13</b>	<b>13,90</b>		
<b>2 passages</b>											
Tarif ordinaire									6,57	17,39	
Tarif réduit									0,37	1,07	
<b>Total</b>									<b>6,93</b>	<b>18,46</b>	
<b>1 passage en espèces</b>											
Tarif ordinaire	18,90	19,23	20,14	20,45	17,29	18,14	21,40	27,50	23,67	17,77	-5,98
Tarif réduit	2,36	2,45	2,64	2,56	1,96	1,97	1,42	1,48	1,40	1,32	-43,88
<b>Total</b>	<b>21,26</b>	<b>21,68</b>	<b>22,78</b>	<b>23,01</b>	<b>19,25</b>	<b>20,12</b>	<b>22,82</b>	<b>28,98</b>	<b>25,07</b>	<b>19,09</b>	<b>-10,18</b>
<b>Titre journalier (en milliers de titres)</b>											
1 jour (24h)	55,36	59,09	58,49	49,57	50,98	64,22	87,88	581,80	987,28	1 058,75	1 812,66
3 jours (consécutifs)	46,52	51,38	52,00	51,50	52,54	65,08	81,36	258,55	364,23	399,77	759,30
Aéroport P.-E. Trudeau (747)								92,10	98,57	97,17	
<b>Titre spécial (en milliers de titres)</b>											
Titre de groupe (1 tarif ordinaire + un maximum de 10 enfants de 6 à 13 ans)								9,48	13,20	12,97	
Soirée illimitée									330,00	1 540,00	

## GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES

Tarifs ordinaires 2011

<i>(en dollars canadiens)</i>	<b>En espèces</b>	<b>Billet</b>	<b>Carte mensuelle</b>
<b>Canada</b>			
Montréal	3,00	2,25	72,75
Longueuil	3,10	2,79	82,50
Laval	2,80	2,38	79,00
Québec	2,75	2,55	74,75
Ottawa	3,25	2,60	94,00
Toronto	3,00	2,50	121,00
Winnipeg	2,40	2,10	75,35
Calgary	2,75	2,40	90,00
Vancouver	2,50	2,10	81,00
<b>États-Unis</b>			
Boston	2,04	1,73	60,12
New York	2,55	2,14	105,98
Chicago	2,29	2,29	87,64
Atlanta	2,04	1,73	69,30
Philadelphie	2,04	1,58	84,58
Los Angeles	1,89	1,89	76,43

*Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 27 septembre 2011 (1,00 \$ US = 1,019 \$ CA)*

## INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

AMT	Agence métropolitaine de transport
CAM	Carte autobus - métro
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
Comité GPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CSST	Commission de la santé et de la sécurité au travail
DS	Directive sectorielle
FAÉCUM	Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal
FIN	Direction exécutive Finances et contrôle
GFOA	Government Finance Officers Association
ICCA	Institut Canadien des Comptables Agréés
IPC	Indice des prix à la consommation
KM	Kilomètre
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MPM-10	Matériel pneumatique Montréal 2010
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPUS	Marque de commerce de la carte à puce commune de transport
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PASTECC	Programme d'amélioration de service en transport collectif
PC	Politique corporative
PCGR	Principes comptables généralement reconnus
PG	Politique générale
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RMR	Région métropolitaine de recensement
SCAV	Société canadienne d'analyse de la valeur
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
TRAM	Titre régional autobus – métro



# PTI

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS  
2012 – 2013 – 2014



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

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





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

Les investissements prévus dans le Programme triennal d'immobilisations 2012 – 2013 – 2014 (PTI) s'inscrivent dans la foulée du Plan stratégique 2020 adopté par l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011. Notre vision est d'assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. L'objectif de ce plan vise à augmenter de 40 % l'achalandage pour atteindre 540 millions de déplacements en 2020.

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

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

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

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

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

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

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

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



Michel Labrecque  
Président du conseil d'administration



Yves Devin  
Directeur général

## COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Monsieur Michel Labrecque**

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

**Monsieur Marvin Rotrand**

Vice-président du conseil d'administration  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

**Monsieur Bernard Blanchet**

Conseiller d'arrondissement  
Ville de Montréal  
Arrondissement de Lachine

**Monsieur Edward Janiszewski**

Maire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux

**Madame Claudia Lacroix Perron**

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

**Monsieur Francesco Miele**

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

**Monsieur Dominic Perri**

Conseiller de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Saint-Léonard

**Madame Monica Ricourt**

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

**Madame Marie Turcotte**

Représentante des clients du transport adapté

## TABLE DES MATIÈRES

### LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

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

### APPROCHE GLOBALE

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

### IMPACT FINANCIER

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

### APPROCHE SECTORIELLE

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

### RÉSEAU DES BUS

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

### RÉSEAU DU MÉTRO

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

### ADMINISTRATIF

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

### ANNEXE

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

**NOTE LIMINAIRE**

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

La STM a comme orientation de financer par emprunt à long terme que les projets dits capitalisables. Les critères de capitalisation utilisés par la Société sont inclus dans la directive sectorielle DS FIN 001 présentée en annexe.

Les dépenses capitalisables incluent les dépenses en immobilisations, les frais financiers ainsi que les dépenses imputées au fonds de roulement. Les dépenses non capitalisables incluent les dépenses imputées au budget d'exploitation de la STM nécessaires à la réalisation du projet.

Les projets terminés en 2011 ont été retirés du présent document.

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

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



**LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS**

## MISE EN CONTEXTE

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

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

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

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

## OBJECTIFS DE LA GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

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

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

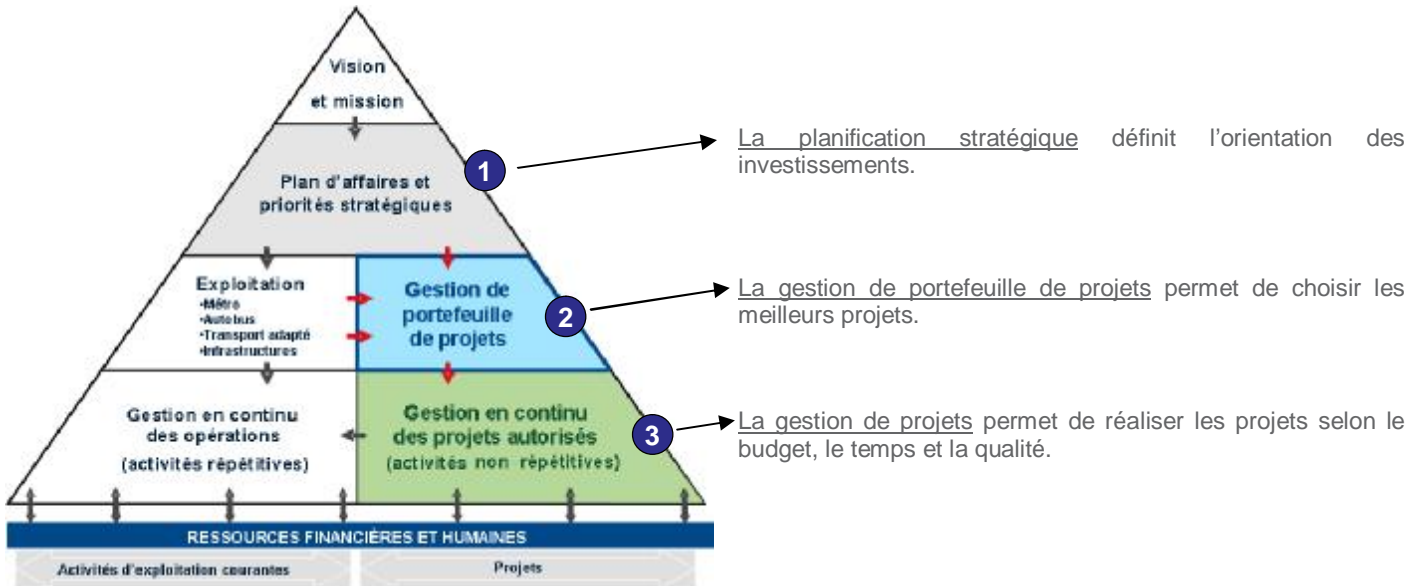
L'ensemble des projets sont assujettis à un processus comportant trois étapes : l'alignement, les choix équilibrés et le suivi du portefeuille. Ce processus s'inspire des meilleures pratiques reconnues dans le domaine et a été amélioré au fil des ans afin de répondre à la réalité de la STM. Ces efforts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

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

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

## GOUVERNANCE

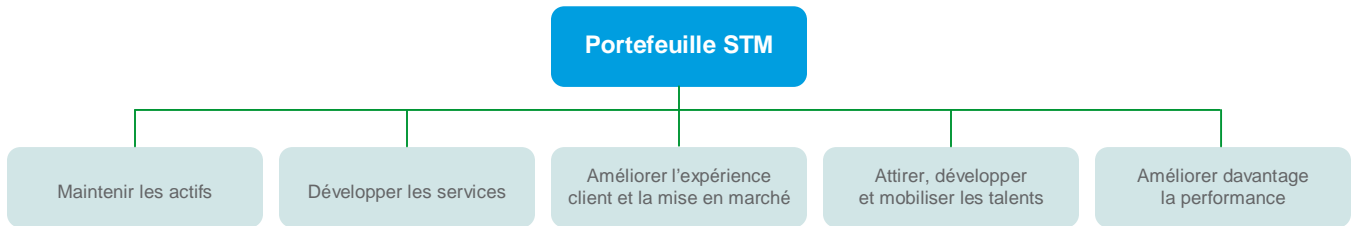
La figure ci-dessous décrit de quelle façon la gestion de portefeuille de projets arrive à maximiser la valeur du portefeuille de projets et à optimiser l'utilisation des ressources.



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

## LE PORTEFEUILLE DE LA STM

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



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

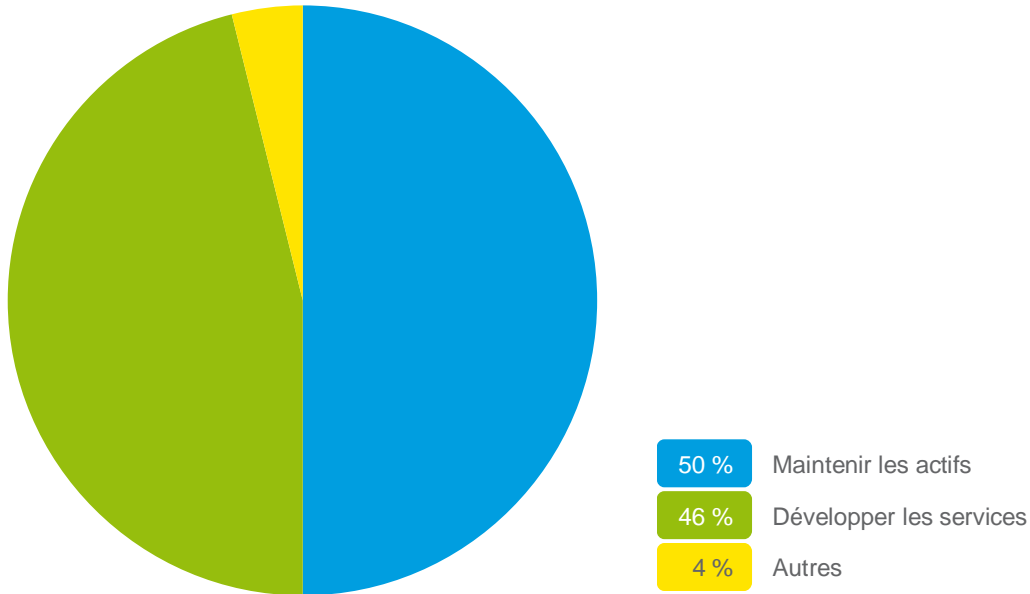
Une fois les projets catégorisés, la STM utilise les principaux indicateurs de son Plan stratégique 2020 (par exemple : l'offre de service, la satisfaction générale ou la ponctualité) pour évaluer et positionner chaque projet.

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



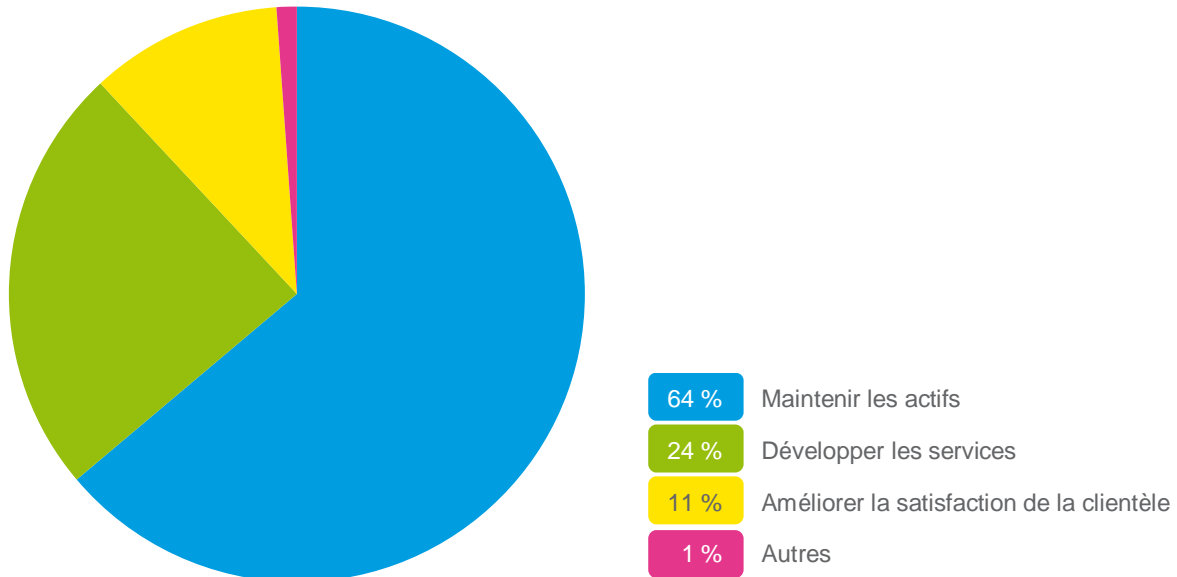
Périodiquement, un suivi du portefeuille de projets est effectué afin d'optimiser la répartition de chaque catégorie de portefeuille, basée sur les projets présents et à venir. Le graphique ci-dessous illustre le portrait de la répartition des investissements du portefeuille STM inscrit au Plan stratégique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

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



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

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



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

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

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



**APPROCHE GLOBALE**

## ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

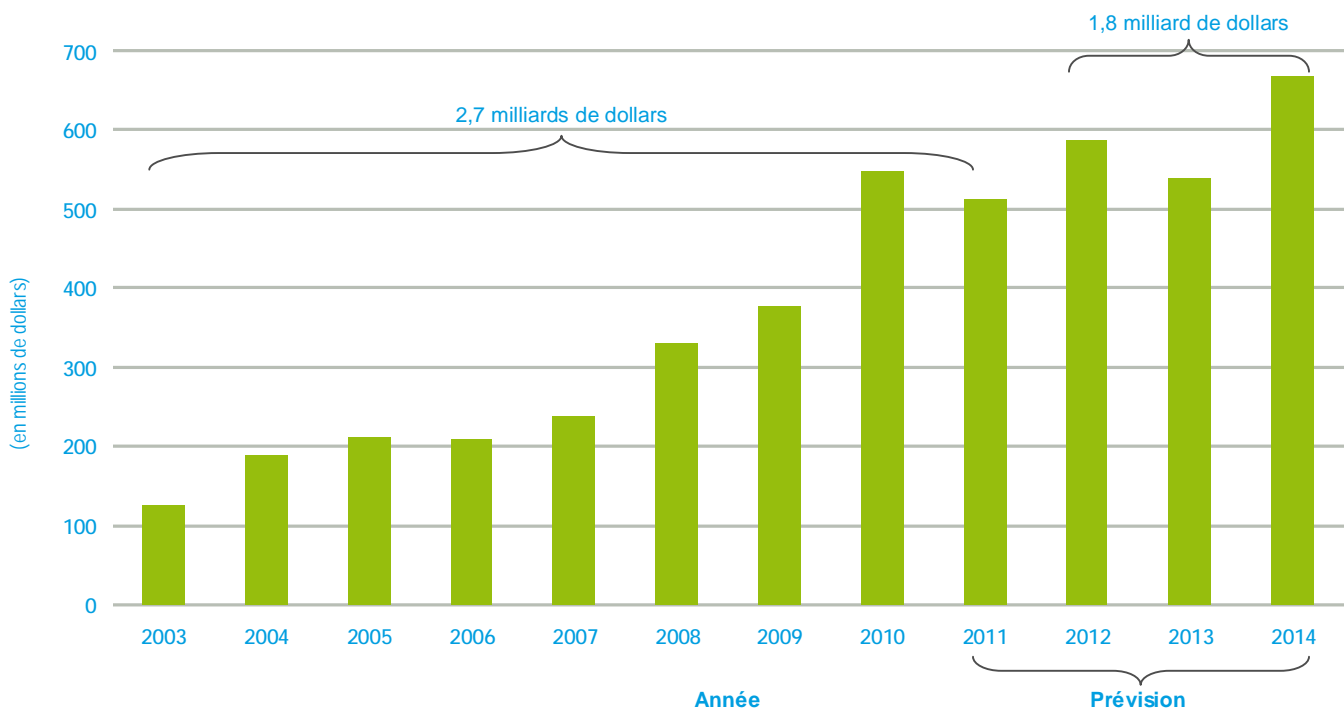
De 2003 à 2011, soit sur une période de neuf ans, la Société aura investi 2,7 milliards de dollars au niveau de ses immobilisations alors qu'un montant de 1,8 milliard de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Ce niveau d'investissement s'explique par le fait que plusieurs immobilisations de la Société ont atteint ou atteindront leur durée de vie utile au cours des prochaines années dont, entre autres, les voitures de métro ainsi que plusieurs infrastructures.

De plus, afin de soutenir la croissance de son achalandage, d'améliorer le service et d'accroître la satisfaction de la clientèle, la STM doit pouvoir compter sur des équipements de qualité.

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

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

Évolution des dépenses annuelles totales



## TABLEAU SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

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

## SYNTHÈSE DU PTI 2012 – 2013 – 2014

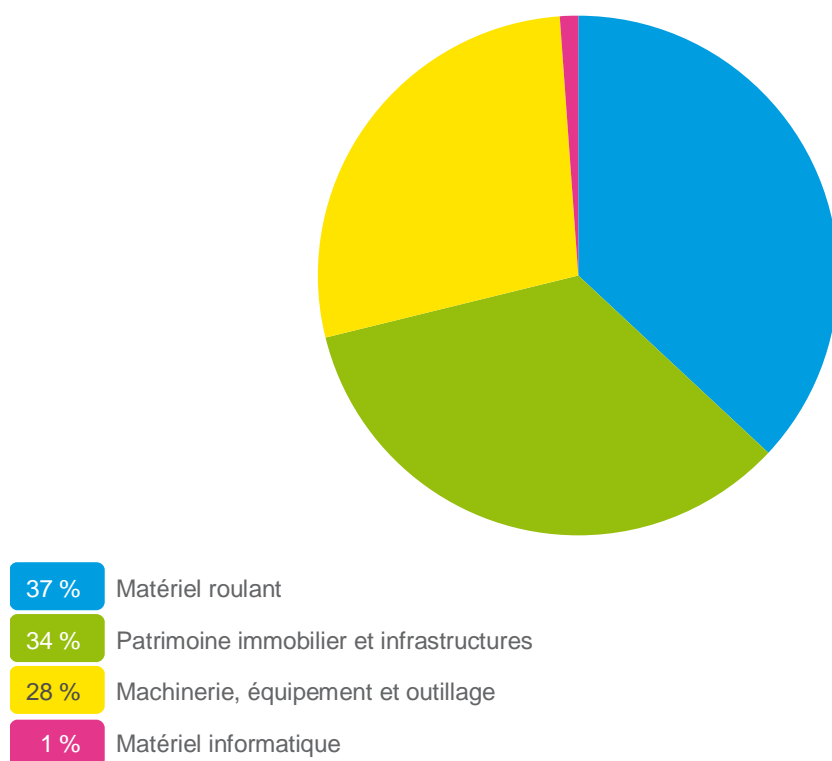
Le Plan stratégique 2020 de la STM donne une perspective du développement du transport collectif sur dix ans pour tous les modes de transport collectif ainsi que tous les équipements et les infrastructures. La Société prévoit donc investir près de 1,8 milliard de dollars au cours des trois prochaines années. La STM vise, entre autres, à améliorer l'accueil à sa clientèle, la ponctualité des bus, la fiabilité du métro ainsi que l'information à la clientèle.

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

Une somme de 611,8 millions de dollars sera dédiée au patrimoine immobilier et infrastructures, représentant 34 % des investissements totaux de la STM. Suite à l'acquisition de nouvelles voitures de métro, la STM prévoit des investissements significatifs pour la modification des infrastructures qui permettront d'intégrer ce nouveau matériel roulant. Pour faire face à l'augmentation du parc de bus reliée au PAGASTC, la STM prévoit l'ajout d'un nouveau centre de transport. Par ailleurs, des sommes importantes seront investies au cours des trois prochaines années dans la réfection des stations de métro dans le cadre de la phase I du programme Réno-Infrastructures et de la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Enfin, la STM prévoit l'implantation de trois à quatre voies réservées par année d'ici 2014 ce qui permettra de réduire le temps de déplacement tout en améliorant la ponctualité des bus sur les axes à fort achalandage.

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

Pourcentage des dépenses par catégorie



## ANALYSE DES SUBVENTIONS 2012 – 2013 – 2014

Bien que la majorité des projets soient admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 % et 100 %), les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération de Montréal, financeront 78 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant plus de 1,4 milliard de dollars. La part du financement provenant du ministère des Transports du Québec sera de 61 %, alors que celle du gouvernement fédéral sera de 14 % et celle de l'agglomération de Montréal de 3 %. La STM financera la différence, soit 22 % des investissements, représentant un montant de 390,9 millions de dollars pour la période de 2012 à 2014.

### Financement

(en milliers de dollars)

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

Répartition de la contribution des partenaires



## PRINCIPAUX PROJETS INSCRITS AU PTI 2012 – 2013 – 2014

Les investissements du présent PTI se répartissent sur 71 projets. Toutefois, huit projets constituent 92 % des investissements pour un montant de plus de 1,6 milliard de dollars. Ces principaux projets permettront, entre autres, d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service, la qualité de l'information à la clientèle, l'accessibilité universelle et de créer un environnement sécuritaire convivial et agréable. Ces projets sont les suivants :

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

**Acquisition de voitures de métro MPM-10 (713 millions de dollars) :** ce projet vise le remplacement de 342 voitures de métro MR-63, l'acquisition de 63 voitures afin de rencontrer les objectifs d'achalandage du Plan stratégique 2020 et de 63 voitures pour les besoins reliés aux futurs prolongements du métro. De plus, ces investissements incluent les sommes requises pour mettre à niveau les infrastructures et les équipements fixes affectés par la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro.

**Programme Réno-Systèmes – phases II et III (318,4 millions de dollars) :** ce programme vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Les objectifs visés sont l'amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements métro. De plus, certaines initiatives permettront d'améliorer la communication à la clientèle, le sentiment de sécurité, le temps d'intervention en cas de panne des équipements ainsi que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

**Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) (149,1 millions de dollars) :** ce projet consiste à implanter un système de communication et un produit intégré où la répartition des communications, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information en temps réel à la clientèle font appel à des outils informatisés. Ce projet permettra de mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel.

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

**Infrastructures au Réseau des bus – phase II (130,6 millions de dollars) :** ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin d'avoir les installations requises pour recevoir les ajouts de bus et le personnel prévus dans le PAGASTC et dans le Plan stratégique 2020 de la STM. Le nouveau centre de transport, qui devrait être en service pour l'automne 2013, aura une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels et 100 bus articulés. Ce centre additionnel permettra d'améliorer la répartition des bus sur le réseau, d'assurer la capacité globale pour exploiter le parc de bus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate.



**Réno-Infrastructures métro – phase I (101,1 millions de dollars)** : ce projet vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile afin d'en maintenir la pérennité, la fiabilité, la maintenabilité et la disponibilité. Des travaux de remplacement ou de réfection des composantes structurales, architecturales, électriques et mécaniques seront effectués dans quelques stations, dont la station de métro McGill, au niveau des structures auxiliaires ainsi qu'en tunnel.

**Programme de mesures préférentielles pour bus – phases I et II (67,2 millions de dollars)** : le Plan de développement du réseau, établi par la STM, identifie clairement la nécessité d'améliorer le temps de déplacement de la clientèle. L'efficacité du transport en commun par bus dépend des conditions de circulation générales. Ainsi, pour augmenter l'achalandage et pour permettre au transport en commun de mieux se positionner par rapport à l'automobile, il est important de lui accorder des avantages marqués par le biais de mesures préférentielles. Parmi ces mesures, on retrouve la mise en place de voies réservées, une amélioration de la signalisation, une amélioration des feux de circulation, la mise en place d'un système de détection des bus et la géométrie et le marquage de la chaussée. L'implantation de telles voies réservées augmente la rapidité des déplacements de 15 % à 30 %. Le service est également amélioré sans toutefois augmenter le nombre de véhicules.

**Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I (34,9 millions de dollars)** : ce projet consiste, dans un premier temps, à sécuriser les lieux. Par la suite, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques seront effectués dans cette station.





## FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

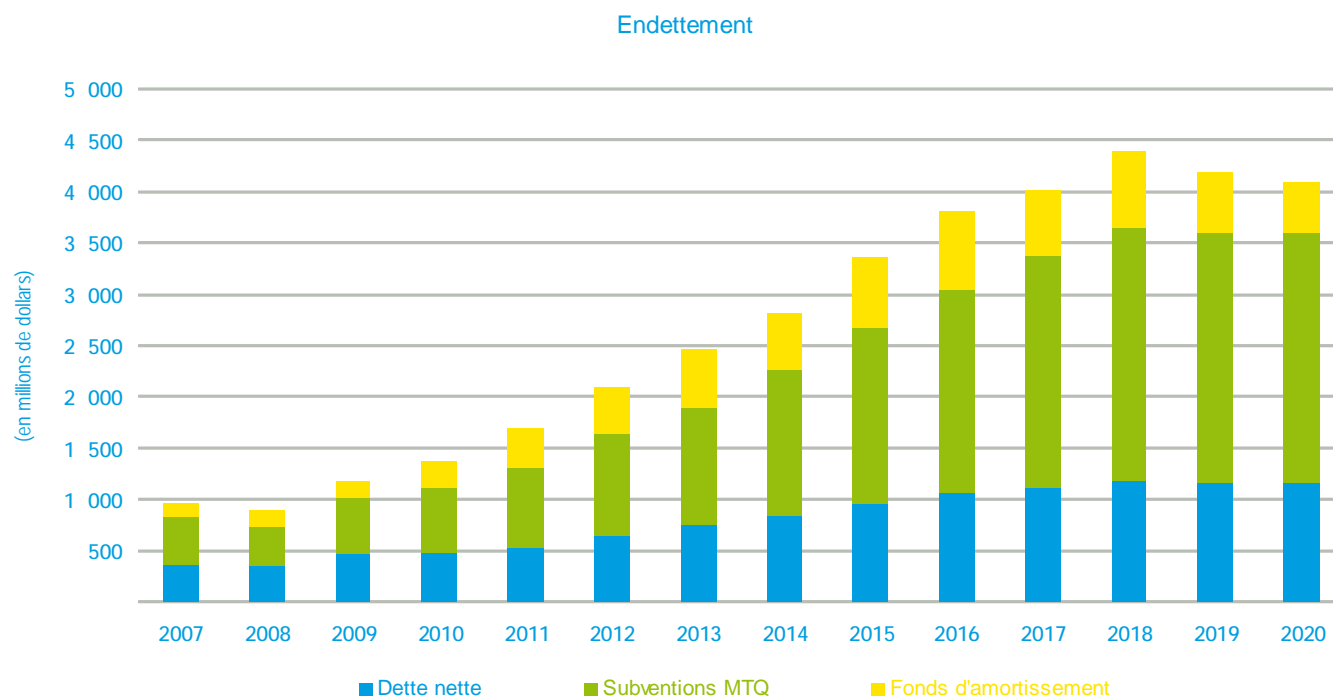
<i>(en milliers de dollars)</i>	2012	2013	2014	Total
<b>Financement au comptant</b>				
➤ Non capitalisables				
Budget d'exploitation	11 422	12 029	9 776	33 226
➤ Capitalisables				
Fonds de roulement	3 750	1 086	1 000	5 836
Gouvernement provincial – subventions au comptant	51 147	27 711	40 790	119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

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

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

De 2007 à 2011, la croissance annuelle moyenne de la dette brute était de 19,6 %. Pour la période de 2011 à 2014, elle passera à 23,5 %. Le financement au comptant via les programmes de subventions provinciale et municipale permet d'atténuer cette hausse.

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



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

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

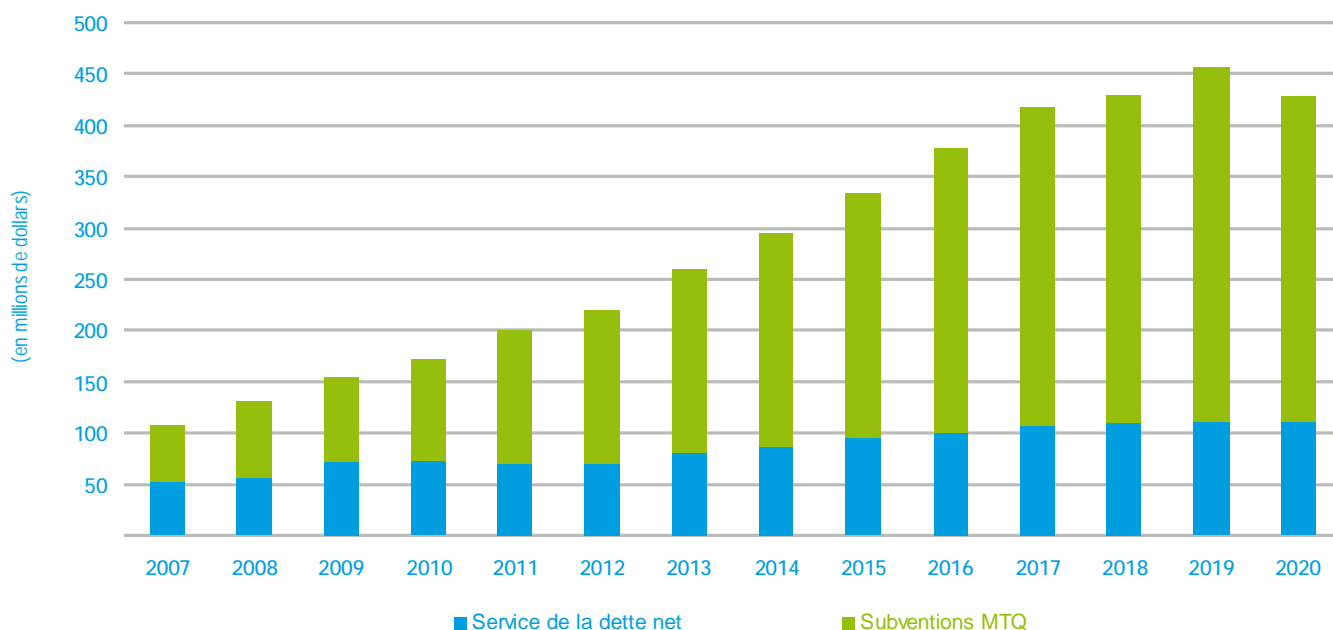
## IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total devrait se situer à 200,7 millions de dollars en 2011 pour atteindre 294,8 millions de dollars en 2014. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 15,6 % par rapport à 21,7 % pour la période de 2007 à 2011. Cette augmentation est toutefois atténuée par la continuité des programmes de subventions au comptant. Ces programmes remboursent à la STM certaines dépenses d'investissement admissibles, ce qui lui évite d'avoir recours à l'endettement pour financer ses investissements.

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

En 2012, le service de la dette net sera de 70,1 millions de dollars, représentant une augmentation de 0,7 million de dollars par rapport à la prévision 2011. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 81,2 millions de dollars en 2013 et de 86,5 millions de dollars en 2014, soit une croissance de 24,6 % par rapport à 2011. Pour la période de 2007 à 2011, le service de la dette net a augmenté de 33,7 %. Cette hausse du service de la dette net est la conséquence d'une forte croissance des investissements qui sont requis pour assurer le maintien de nos actifs.

Évolution du service de la dette



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

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



**APPROCHE SECTORIELLE**

## RÉPARTITION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR

La STM présente ses investissements par secteur et par types de dépenses, c'est-à-dire capitalisables et non capitalisables. Les secteurs de l'entreprise sont :

- le secteur Réseau des bus qui comprend les achats des bus urbains et articulés, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et à l'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel, l'achat des véhicules de service ainsi que le maintien du patrimoine immobilier lié à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel. Ce secteur comprend également les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté ainsi que le maintien du patrimoine lié à ce secteur ;
- le secteur Réseau du métro qui regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures de métro, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel ;
- le secteur Administratif qui inclut les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information, ainsi que divers projets financés par le fonds de roulement. Ce fonds représente un montant réservé pour diverses dépenses capitalisables qui seront financées à même le budget d'exploitation et amorties sur une période de cinq ans.



## PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

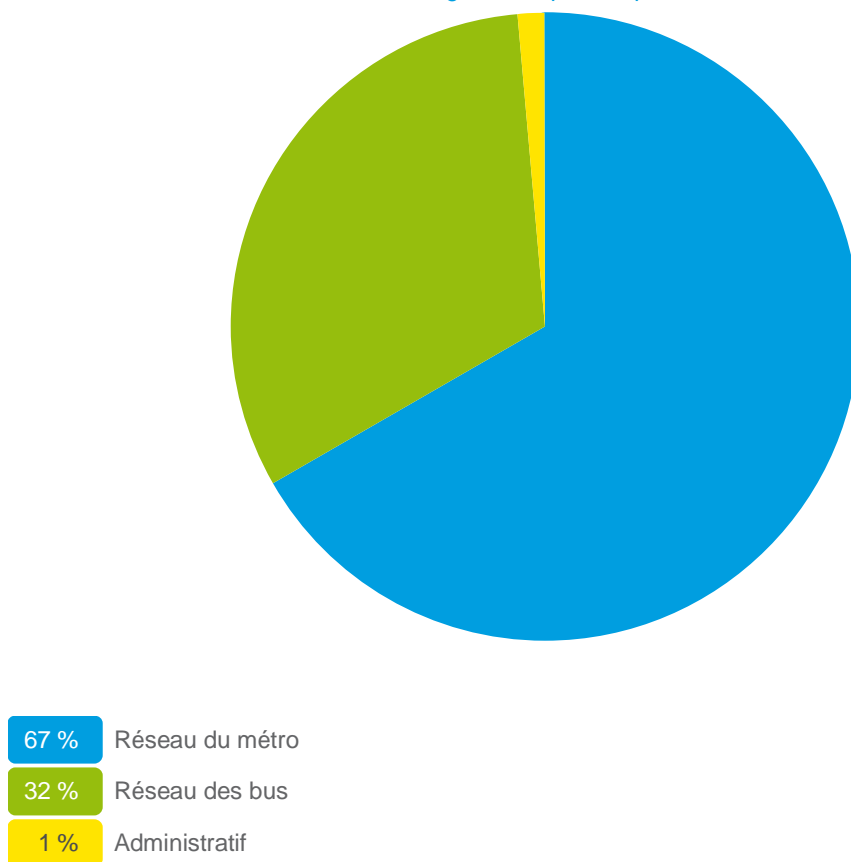
De 2012 à 2014, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 67 % et de 32 % pour le Réseau des bus. Le secteur Administratif représentera quant à lui 1 % des dépenses d'investissement.

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

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

Les projets du secteur Administratif représentent 1 % des dépenses d'investissement de la Société, soit un montant de 23,2 millions de dollars. Plus de 67 % de ces investissements visent la mise à niveau du parc informatique et l'infrastructure technologique de la STM. Ce programme contribue à assurer une saine gestion des actifs informatiques de l'entreprise, à maintenir les équipements et les logiciels à jour, répondant ainsi aux besoins constants et évolutifs de l'entreprise et à réduire les coûts de maintenance des équipements et des logiciels.

Pourcentage des dépenses par secteur







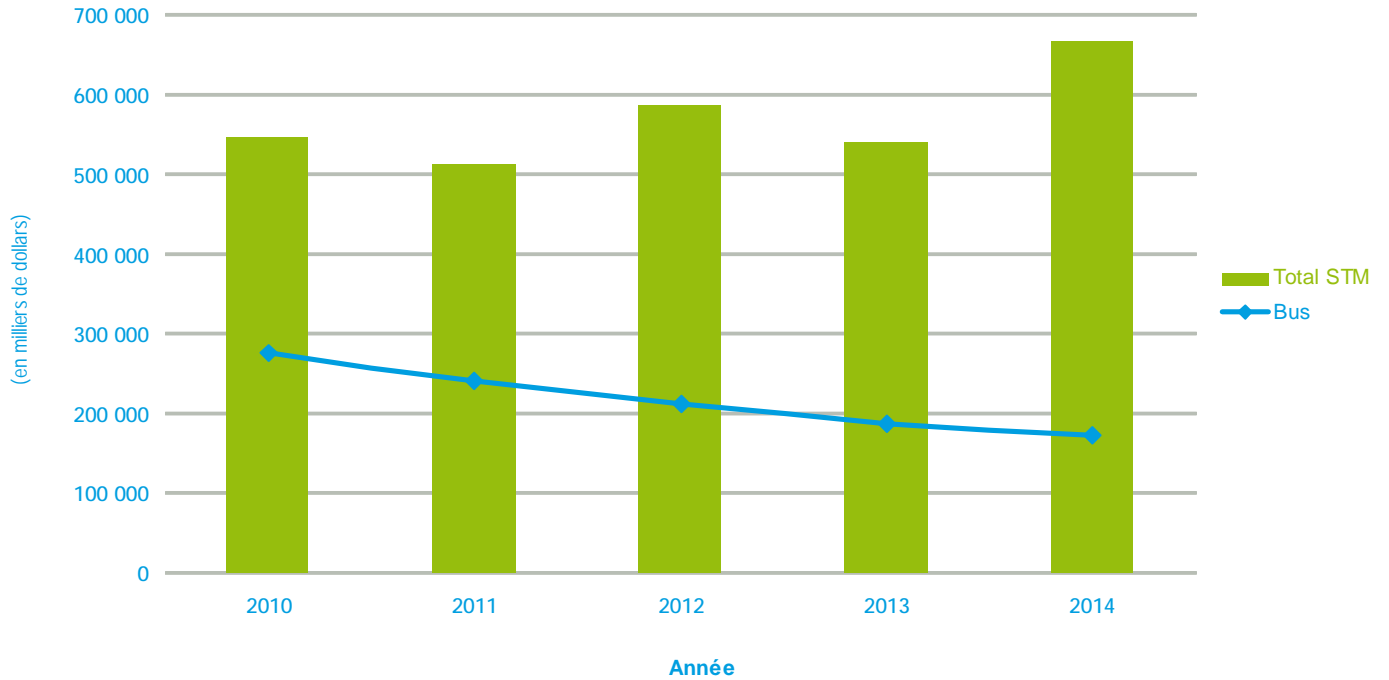
## RÉSEAU DES BUS



## SOMMAIRE DU RÉSEAU DES BUS

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

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



## MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire, la Société doit remplacer ses systèmes d'exploitation et divers outils désuets. Les investissements pour ces nouveaux équipements totaliseront 163 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Dans cette catégorie, nous retrouvons principalement le Projet de remplacement des systèmes d'exploitation (iBus) du Réseau des bus (149,1 millions de dollars). Ce projet vise donc l'implantation d'un système de communication et un produit intégré où la répartition des communications, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information en temps réel à la clientèle font appel à des outils informatisés. Cette réalisation s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel.

La STM a entrepris depuis 2009 un plan de remplacement et de sécurisation des installations de levage des centres de transport. Au cours des trois prochaines années, les centres de transport LaSalle, Mont-Royal et St-Denis ont, entre autres, été priorisés. Les coûts estimés sont de 9,5 millions de dollars.

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

Finalement, des investissements de 1,1 million de dollars serviront à la réfection ou au remplacement de divers outils de production. Ces projets permettront d'améliorer les conditions de travail des employés en matière de santé et sécurité et ainsi assurer la mise en service des véhicules.

## MATÉRIEL ROULANT

Les achats de bus à plancher surbaissé et de bus articulés constituent des investissements majeurs pour la Société. Les bus à plancher surbaissé sont acquis afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite. Les bus articulés ont été retenus afin d'améliorer le service sur les axes à fort achalandage. Le tableau suivant montre l'état de la flotte de bus à la STM :

Année	Nombre de bus	Âge moyen des bus	Nombre de bus de 16 ans et plus
2008	1 671	8,78	89
2009	1 680	8,48	86
2010	1 680	6,11	156
2011	1 680	4,34	0
2012	1 713	5,25	0
2013	1 755	6,10	29
2014	1 779	7,01	42

Entre 2012 et 2014, la Société investira 133,1 millions de dollars pour l'acquisition de 92 bus à plancher surbaissé, dont 32 bus à motorisation conventionnelle qui serviront aux mesures de mitigation et 60 qui seront dotés d'une propulsion hybride. Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports du Québec.

Une des préoccupations importantes à la STM est l'environnement. Afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, la STM investira 7,9 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans son Projet d'amélioration de l'efficacité énergétique des bus. Par ce programme, la STM modifiera ses bus à plancher surbaissé en changeant les systèmes de ventilation et en développant une programmation optimisée pour la transmission standard.

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

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

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

## PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

Centre de transport	Année de construction/ Rénovations majeures	Année d'agrandissement	Utilisation
Mont-Royal	1928	1937	Centre de transport
Atelier Crémazie	1948	1956	Centre d'entretien majeur
Frontenac	1948/2012	1957	Centre de transport
St-Michel	1956/1993		Centre de transport adapté
St-Denis	1958	1970	Centre de transport
Legendre	1973	2011	Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
St-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport

La STM investira un montant de 245,3 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et infrastructures du Réseau des bus de 2012 à 2014.

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

La STM prévoit construire et mettre en service un nouveau centre de transport afin de répondre aux besoins générés par l'ajout de bus dans le cadre du PAGASTC. Ce nouveau centre de transport aura une capacité de 200 bus conventionnels et de 100 bus articulés. Ce dernier aura le potentiel d'améliorer la répartition des bus sur le réseau.

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

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira plus de 22,7 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans la réfection de ses centres. Les travaux toucheront plusieurs centres et plusieurs éléments tels que le pavage, l'architecture, la structure, la mécanique du bâtiment, la mécanique générale, l'électricité et la sécurisation de certaines composantes ou équipements.

La STM compte installer 400 abribus d'ici 2015. Au cours des trois prochaines années, elle prévoit l'installation de 100 abribus par année, pour un budget total de 11,6 millions de dollars. Ces abribus ont un effet direct sur la qualité des services en assurant un confort de la clientèle à l'arrêt. De plus, l'ajout et le remplacement de supports à vélos sont prévus afin de répondre aux besoins des clients qui combinent vélo/métro comme moyen de transport. Le programme d'implantation de supports à vélos vise à doubler la capacité sur les sites à fort achalandage, à combler les besoins aux endroits où ce type d'équipement est absent et à remplacer les équipements désuets.

Trois terminus au coût de 13,2 millions de dollars seront construits au cours de 2012 et 2013, soit les terminus Elmhurst, Newman/Lafleur et Lionel-Groulx. Le terminus Elmhurst dessert actuellement cinq lignes de bus. Les infrastructures doivent être reconstruites afin de répondre aux besoins de la clientèle. Concernant le terminus Newman/Lafleur, la relocalisation du terminus est rendue obligatoire suite à une reprise du terrain par le ministère des Transports du Québec. Finalement, un montant de 2,7 millions de dollars sera alloué en 2012, pour l'aménagement du terminus Lionel-Groulx relativement aux mesures de mitigation liées à la réfection de l'échangeur Turcot.

## TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

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



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

## FICHE DE PROJET

RB-01

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

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

Afin de maintenir en service le parc grandissant de bus, les équipes d'entretien des bus ont besoin des outils nécessaires pour assurer une bonne efficacité des employés, tout en leur assurant une sécurité accrue et cela au gré des changements des options retenues sur les bus livrés.

Au cours des dernières années, nous avons reçu plusieurs lots de nouveaux bus. Chacun de ces lots avait des particularités ou des améliorations forçant la STM à créer de nouveaux outillages.

De plus, l'arrivée des nouveaux moteurs, transmissions et autres changements majeurs des bus à plancher surbaissé augmentera le besoin en outils spécialisés qui ne sont pas fournis par les divers fabricants de composantes de bus.

Ce projet consiste à répondre aux besoins de conception et de production d'outillages spécialisés pour bus.

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

Pourcentage de subvention

54 %

## FICHE DE PROJET

RB-02

## Centre de transport LaSalle : remplacement d'installation de levage

<b>No de projet :</b> 2195	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-116-B	<b>Catégorie d'actif :</b> Machinerie, équipement et outillage

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

Le Centre de transport LaSalle possède actuellement 17 installations de levage pouvant soulever 17 bus simultanément. Ces vérins ont été installés en 1995, leur durée de vie est de 16 ans. Ils seront donc en fin de vie utile en 2011. Pour prolonger leur durée de vie, une sécurisation est prévue en 2010 pour quatre installations de levage et en 2011 pour les 13 autres. En 2013 et 2014, les vérins auront 18 à 19 ans et il sera alors temps de les remplacer. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc non utilisables.

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

Ces travaux devraient être réalisés de 2013 à 2015, à raison de sept installations de levage au cours des deux premières années et de trois installations la dernière.

Ce projet s'inscrit dans le plan de remplacement et de sécurisation des installations de levage des centres de transport de 2009 à 2015.

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

Pourcentage de subvention

88 %

## FICHE DE PROJET

RB-03

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

<b>No de projet :</b> 2219	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-119-B	<b>Catégorie d'actif :</b> Machinerie, équipement et outillage

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

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

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

Le remplacement d'une installation consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, une nouvelle dalle et y installer des nouveaux vérins de conception STM dont la durée de vie sera de 30 ans. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 30 000 livres au lieu de 20 000 livres et seront capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

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

Pourcentage de subvention

96 %

## FICHE DE PROJET

RB-04

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

<b>No de projet :</b> 2220	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-116-D	<b>Catégorie d'actif :</b> Machinerie, équipement et outillage

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

Le Centre de transport St-Denis possède 13 installations de levage pouvant soulever 13 bus simultanément. Ces vérins ont été installés en 1989, leur durée de vie est de 16 ans. Ils sont donc en fin de vie utile. Une sécurisation a été réalisée en 2008 afin de prolonger leur durée de vie. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au maximum. Une fois cette date passée, les vérins ne sont plus sécuritaires donc non utilisables. En 2011, les vérins ont eu 22 ans et doivent être remplacés.

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

Le remplacement d'une installation consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, une nouvelle dalle et y installer des nouveaux vérins de conception STM dont la durée de vie sera de 30 ans. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 30 000 livres au lieu de 20 000 livres et seront capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

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

Pourcentage de subvention

97 %

## FICHE DE PROJET

RB-05

## Remplacement ou réfection des équipements de production

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

Les équipements de production sont requis pour la fabrication ou le réusinage de pièces de bus. Présentement, ces équipements sont utilisés au-delà de leur vie utile. Il devient donc presque impossible d'obtenir les pièces nécessaires à leur maintien en service. Actuellement, pour pallier ce manque de pièces, nous devons procéder à de fréquentes réparations et parfois même mettre hors d'usage certains équipements, ce qui occasionne des délais dans la production ainsi que des coûts supplémentaires.

La réfection ou le remplacement de certains équipements de production nous permettra de maintenir et d'améliorer ces équipements tout en bonifiant les conditions de travail des employés en matière de santé et sécurité puisque les nouveaux équipements répondront davantage aux nouvelles normes. De plus, des opportunités de rationalisation du nombre et des types d'équipements sont à entrevoir grâce aux nouvelles technologies.

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

## FICHE DE PROJET

RB-06

## Programme de remplacement des vérins

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

Le projet consiste au remplacement des installations de levage dans différents centres de transport, soit 12 vérins mécaniques à Anjou, six à St-Laurent ainsi que les vérins à pneus dans les centres de transport Anjou, Legendre, LaSalle et Frontenac. Une installation est composée de deux vérins, soit un fixe et un mobile.

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

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

Le remplacement d'une installation consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, une nouvelle dalle et y installer des nouveaux vérins de conception STM dont la durée de vie sera de 30 ans. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 30 000 livres au lieu de 20 000 livres et seront capables de lever les bus de modèle « T-Drive ».

Les travaux relatifs au remplacement des vérins sont réalisés en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et d'offrir un taux de disponibilité minimum et acceptable des installations de levage pour l'entretien des bus.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié conforme à nos opérations. Ces vérins, plus robustes, sont de capacité accrue et plus économiques en comparaison des modèles existants sur le marché, du fait que l'on prévoit une durée de vie minimale de 30 ans au lieu des 15 ou 20 ans des vérins commerciaux.

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

Pourcentage de subvention

67 %

## FICHE DE PROJET

RB-07

## Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)

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

La STM ne dispose actuellement d'aucun système d'aide à l'exploitation permettant de connaître le respect de l'horaire de ses bus et d'intervenir en cas d'écart. De la même façon, elle ne dispose d'aucun système de communication pouvant transmettre à sa clientèle, en temps réel, de l'information sur les écarts et ajustements apportés aux horaires et parcours des bus ou sur toute autre situation sur son réseau.

Comme c'est le cas actuellement, l'utilisation d'un simple système de radiocommunication basé sur des appels entre l'ensemble des chauffeurs et des répartiteurs, n'est pas adéquate pour une société ayant à gérer un parc de près de 1 680 bus. Ceux-ci se déplacent dans un réseau de plus en plus complexe et régulièrement perturbé par des chantiers et de nombreux événements demandant des détours.

De plus, le système de radiocommunication, âgé de 18 ans, a dépassé sa durée de vie technologique. Il est aussi de plus en plus difficile de se procurer les pièces pour en assurer le bon fonctionnement. Pour pallier cette pénurie, il a été décidé, comme mesure temporaire, d'équiper un centre de transport d'un autre système de communication en parallèle. Conséquemment, il ne sera plus possible de coordonner de façon intégrée les communications avec les bus et les superviseurs qui sont sur la route.

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

L'acquisition et la mise en service d'un SAEIV s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Pour la STM, un SAEIV permet une exploitation plus efficiente, plus sécuritaire, plus mobilisatrice pour ses employés et est un élément de vente significatif pour augmenter son achalandage. Ces finalités s'inscrivent en concordance avec le Plan stratégique 2020 de la STM, le Plan de transport de la Ville de Montréal et la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) du ministère des Transports du Québec.

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

Pourcentage de subvention

92 %



## FICHE DE PROJET

RB-08

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

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

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

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

86 %

## FICHE DE PROJET

RB-09

## Étude pour l'implantation de trolleybus

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

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

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

Les principaux objectifs de l'étude sont :

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	565	3 660	0	0	0	4 225
<b>Total</b>	<b>565</b>	<b>3 660</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 225</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	565	3 660	0	0	0	4 225
<b>Total</b>	<b>565</b>	<b>3 660</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 225</b>

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-10

## Acquisition de bus 40 pieds 2007 – 2012

<b>No de projet :</b> 500001	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-079	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel roulant

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

Pour 2007 – 2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003 – 2007 et l'option sur le contrat 2007 – 2012, pour un total de 411 bus à plancher surbaissé. De cette quantité, 191 bus servent à augmenter l'offre de service (PQTC), 32 servent aux mesures de mitigation des travaux, entre autres ceux de l'échangeur Turcot et 188 servent au remplacement.

Ces achats permettront d'augmenter la fiabilité du service, de diminuer l'âge moyen du parc de véhicules, d'avoir le nombre requis de bus pour offrir le service à la clientèle et d'accroître le nombre de lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ils permettront également à la STM de répondre à l'augmentation de l'offre de service.

	2011 et avant	2012	Total
Bus 40 pieds	379	32	411

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

Pourcentage de subvention

71 %

## FICHE DE PROJET

RB-11

## Acquisition de bus 40 pieds 2012 – 2017

<b>No de projet :</b> 5002098	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-120	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel roulant

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

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

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

Le plan d'acquisition se présente comme suit :

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

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

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

Pourcentage de subvention

99 %

## FICHE DE PROJET

RB-12

## Acquisition de bus articulés 2013 – 2018

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

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

Pour atteindre l'objectif, la Société compte sur :

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

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

99 %

## FICHE DE PROJET

RB-13

## Remplacement et ajout de véhicules de service 2008 – 2012

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

La STM gère actuellement un parc de 447 véhicules de service réguliers. Depuis 1990, elle a mis en place un programme de maintien du parc. La Société a également établi un processus continu de planification intitulé Plan quinquennal. Ce processus permet de connaître annuellement l'évolution du parc sur une perspective de cinq ans.

Les additions de véhicules au parc régulier sont, quant à elles, justifiées sur le plan économique.

La bonne gestion du parc de véhicules de service permet à la STM de répartir les coûts sur plusieurs années et d'éviter des fluctuations importantes de ses investissements.

Finalement, le remplacement annuel des véhicules permet de maintenir le parc en bon état tout en minimisant les coûts d'exploitation.

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

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

Pourcentage de subvention

98 %

## FICHE DE PROJET

RB-14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(en milliers de dollars)

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

**Investissement**

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

**Financement**

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

Pourcentage de subvention

79 %

## FICHE DE PROJET

RB-15

## Mise en service d'une desserte propre avec midibus électrique

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

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

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

Les travaux prévus sont :

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

	2012	2013	Total
Midibus	1	6	7

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

Pourcentage de subvention

99 %



## FICHE DE PROJET

RB-16

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

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

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

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

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

50 %

## FICHE DE PROJET

RB-17

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

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

Il a été mentionné au PAGASTC que la STM prévoit augmenter son offre de service de 16 % entre 2007 et 2012 en vue d'augmenter l'achalandage du transport en commun sur l'île de Montréal de 8 %.

Cela implique une augmentation du parc de bus qui doivent être stationnés dans les centres de transport existants. Le seul centre de transport qui permet d'accueillir ce surplus est le Centre de transport Mont-Royal.

Des interventions d'entretien sont toutefois nécessaires pour maintenir le fonctionnement sécuritaire de ce centre. Les travaux de maintien consistent principalement en des réparations partielles touchant : le pavage, l'architecture (maçonnerie, toiture), la structure, la mécanique du bâtiment (chauffage, ventilation), la mécanique générale (vérins), l'électricité du bâtiment (câblage, entrée électrique) et la sécurisation de certaines composantes ou équipements, s'il y a lieu.

La réalisation des travaux a pour objectif de maintenir le centre opérationnel et sécuritaire. Les interventions touchent toutes les disciplines de l'ingénierie du bâtiment.

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

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-18

## Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain

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

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

Les supports à vélos, quant à eux, sont situés aux abords des stations de métro afin de répondre aux besoins des clients qui combinent vélo/métro comme moyen de transport. On constate depuis quelques années une augmentation de l'utilisation des supports à vélos.

Le programme d'implantation de supports à vélos vise à doubler la capacité sur les sites à fort achalandage, à combler les besoins aux endroits où ce type d'équipement est absent et à remplacer les équipements désuets.

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

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

Pourcentage de subvention

99 %

## FICHE DE PROJET

RB-19

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

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

Une évaluation de l'état du bâtiment du Centre de transport St-Denis a été faite dans le cadre d'une inspection détaillée des infrastructures et des composantes. Cette évaluation a permis de constater la détérioration de certains éléments causée par le vieillissement et d'établir la nécessité de les réparer afin de permettre le maintien du centre en service.

Ce projet consiste à effectuer des travaux de réfection touchant la sécurisation de composantes du bâtiment et des équipements de production en mode planifié avec une inspection périodique par le personnel de l'ingénierie et de l'entretien. Les interventions prévues sont planifiées de façon à minimiser les répercussions sur l'entretien et l'exploitation.

Les travaux prévus sont :

- l'augmentation de la capacité de l'entrée électrique ;
- la sécurisation des vérins et de la tuyauterie ;
- le remplacement de composantes électriques critiques rendues en fin de vie utile ;
- l'amélioration de l'éclairage ;
- la réparation de la tuyauterie d'eau domestique ;
- la remise à niveau du système d'air comprimé ;
- la réparation partielle de la tuyauterie des gicleurs, de la maçonnerie, de la fenestration, des portes, des portes de garage, du pavage, des dalles sur sol, des poutres de rive et des fissures de murs ;
- la mise en place de systèmes de chauffage et de climatisation si requis.

Ces travaux permettront de maintenir en service le Centre de transport St-Denis. Ces travaux, effectués de façon planifiée, permettront d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter les réparations effectuées à la pièce et les dérangements qui s'en suivent pour le personnel et l'exploitation.

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

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-20

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

<b>No de projet :</b> 1651	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-126-B	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

Les panneaux d'alarme incendie ont été installés à différentes périodes selon la construction des bâtiments. Les différentes technologies utilisées font en sorte qu'il est impossible de raccorder ces équipements à un réseau centralisé.

La centralisation des panneaux d'alarme incendie au Centre de contrôle bus permettrait de mieux respecter les codes de sécurité en vigueur et de réduire le temps d'intervention de nos équipes de prévention, en diminuant considérablement le temps de recherche de la provenance du feu.

Finalement, elle permettrait à la STM une rationalisation de ses installations.

Parmi les avantages qui découlent de ce projet on peut citer :

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

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

Pourcentage de subvention

75 %

## FICHE DE PROJET

RB-21

## Centre de transport Legendre : remplacement des luminaires HID et fluorescents

<b>No de projet :</b> 1725	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-126-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	10	879	0	0	0	889
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>879</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>889</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	10	879	0	0	0	889
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>879</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>889</b>

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-22

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

<b>No de projet :</b> 1726	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-119-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

Le Centre de transport St-Michel ne dispose pas de sorties de secours sécuritaires pour le personnel. Plus précisément, l'éclairage de secours, les différents panneaux indicateurs et les lignes sur le sol servant à guider le personnel en cas d'évacuation sont en partie déficients.

Le projet consiste à corriger les anomalies signalées afin de rendre le bâtiment conforme aux normes en vigueur du Code national du bâtiment.

Les principaux travaux consistent à renouveler l'éclairage de secours, à installer de nouveaux panneaux de secours et à refaire le traçage piétonnier jaune au sol indiquant la direction des sorties de secours. On ajoutera également une sortie de secours dans un secteur qui, pour le moment, est un cul-de-sac.

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

## FICHE DE PROJET

RB-23

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

<b>No de projet :</b> 1760	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-116-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

À la suite du rapport d'inspection en 2004, validé par l'ingénierie en électricité du bâtiment de la STM, il a été constaté qu'il faut prévoir un programme de remplacement progressif des panneaux d'alarme incendie, des dispositifs de détection et des fils qui ont tous dépassé leur durée de vie utile et dont les pièces de rechange ne sont plus disponibles sur le marché.

Ce projet consiste donc à remplacer les systèmes d'alarme incendie conventionnels des bâtiments de surface par de nouveaux systèmes, sur une période de deux ans, afin de conserver une fiabilité optimale de la protection incendie des bâtiments et d'améliorer la rapidité d'intervention en cas de feu. Ce type de panneau correspond au standard qui a été implanté dans les autres édifices de la STM. Ceci permettra de faciliter l'entretien des équipements et la formation des électriciens ainsi que d'assurer le suivi des normes et critères de conception de la STM.

Les bâtiments visés par le projet sont : les centres de transport Anjou, St-Laurent et LaSalle ainsi que le poste Providence.

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

Pourcentage de subvention

100 %



## FICHE DE PROJET

RB-24

## Intégration opérationnelle des bus

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

Suite aux nouvelles configurations et options des véhicules livrés par le fournisseur principal de la Société, celle-ci n'a eu d'autre choix que de se réorganiser afin d'intégrer ces nouveaux véhicules à ses opérations.

Ce projet consiste à faire une intégration transversale de tous les nouveaux bus aux opérations. Cette intégration requiert des investissements dans les activités suivantes :

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

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

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

Pourcentage de subvention

7 %

## FICHE DE PROJET

RB-25

## Programme de réfection des dalles intérieures et pavage

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

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

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

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

Les objectifs visés de réfection sont les suivants :

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

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

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-26

## Centre de transport Mont-Royal : réfection de toitures

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

Ce projet s'inscrit dans le cadre des recommandations d'une firme d'experts-conseils en bâtiment réalisées en 2006 ainsi qu'une étude diligente effectuée en 2008 – 2009. Finalement, une inspection des toitures a été réalisée en mai 2009 par le groupe architecture, en collaboration avec les couvreurs de la STM.

Ce projet comprend les travaux suivants :

- pour la toiture du dépôt, remplacement complet du complexe d'étanchéité, de l'isolant et des parapets ;
- pour les toitures des garages 1 et 2, remplacement complet du complexe d'étanchéité en ajoutant un nouveau panneau asphaltique sur le carton fibre existant ;
- pour la toiture du garage 3, remplacement complet du complexe d'étanchéité, de l'isolant et du pare-vapeur.

Les infiltrations d'eau peuvent accélérer le vieillissement de la structure du toit et détériorer des équipements d'exploitation à l'intérieur de ces bâtiments, augmentant ainsi les coûts ultérieurs de réfection de l'ensemble.

Finalement, la structure du toit du garage 3 est en siporex, matériel très sensible à l'humidité. L'affaiblissement de cette structure pourrait éventuellement présenter des risques d'éclatement en surface.

<i>(en milliers de dollars)</i>	<b>2011 et avant</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015 et après</b>	<b>Total du projet</b>
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	788	1 549	0	0	0	2 338
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>788</b>	<b>1 549</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 338</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	280	550	0	0	0	830
Gouvernement fédéral	371	729	0	0	0	1 101
Agglomération de Montréal	115	226	0	0	0	341
STM	22	44	0	0	0	66
<b>Total</b>	<b>788</b>	<b>1 549</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 338</b>

Pourcentage de subvention

97 %

## FICHE DE PROJET

RB-27

## Divers centres de transport : mise à niveau des équipements pétroliers

<b>No de projet :</b> 2460	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN :</b> R-080-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

En juin 2006, le groupe d'entretien de la direction exécutive Construction et maintien des infrastructures a constaté la présence d'une fuite de diesel dans la tuyauterie des équipements pétroliers au Centre de transport Anjou. Suite à cet incident, le groupe de l'Entretien des infrastructures a procédé à une étude diligente dans l'ensemble des installations de la STM comportant des équipements pétroliers similaires afin d'en connaître l'état et de prévoir des travaux correctifs, au besoin. Il en ressort que d'importants travaux de mise à niveau doivent être réalisés dans les installations de la STM afin de maintenir l'intégrité de nos équipements pétroliers. Parallèlement à ce projet, nous profitons de cette opportunité pour mettre à niveau la protection incendie des zones de ravitaillement.

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

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

Pourcentage de subvention

99 %

## FICHE DE PROJET

RB-28

## Centre de transport Legendre : réfection des dalles

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

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

Les besoins adressés dans ce projet sont les suivants :

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	<b>2011 et avant</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015 et après</b>	<b>Total du projet</b>
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	181	5 489	0	0	0	5 670
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>181</b>	<b>5 489</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 670</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	181	5 489	0	0	0	5 670
<b>Total</b>	<b>181</b>	<b>5 489</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 670</b>

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-29

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

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

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

Ce projet permettra de réduire, à long terme, le nombre d'interventions curatives sur des équipements rendus à leur fin de vie utile et d'éviter des coûts de réparation plus importants en effectuant les interventions d'entretien en mode planifié plutôt qu'en mode urgence. Il permettra également le respect des normes en vigueur, notamment le Code national du bâtiment et la réglementation sur les produits pétroliers.

Ces travaux permettront une conservation adéquate des lieux et une meilleure fiabilité des systèmes et équipements, ce qui évitera des arrêts de travail, des accidents et des bris de véhicules et rendra possible la livraison du service telle que planifiée.

Les travaux de réparation consistent principalement en des travaux de réfection au niveau du pavage et du drainage du terrain, de l'architecture, de la structure, de la mécanique du bâtiment, de l'électricité et du remplacement des vérins pour les baies de travail.

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

Pourcentage de subvention

72 %

## FICHE DE PROJET

RB-30

## Programme de mesures préférentielles pour bus – phases I et II

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

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

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

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	<b>2011 et avant</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015 et après</b>	<b>Total du projet</b>
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	11 205	23 929	13 876	29 414	51 174	129 598
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>11 205</b>	<b>23 929</b>	<b>13 876</b>	<b>29 414</b>	<b>51 174</b>	<b>129 598</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	8 404	13 893	8 380	15 733	18 934	65 345
Gouvernement fédéral	0	5 121	2 560	7 992	24 563	40 237
Agglomération de Montréal	0	1 598	800	2 498	7 676	12 572
STM	2 801	3 316	2 136	3 191	0	11 444
<b>Total</b>	<b>11 205</b>	<b>23 929</b>	<b>13 876</b>	<b>29 414</b>	<b>51 174</b>	<b>129 598</b>

Pourcentage de subvention

91 %

## FICHE DE PROJET

RB-31

## Réaménagement du terminus Elmhurst

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

Cinq lignes desservent le terminus Elmhurst, incluant une ligne de nuit. Les infrastructures de ce terminus ne répondent plus aux besoins de la clientèle. Aucun abribus n'accommode les clients aux arrêts, aux heures de pointe et un nombre important de bus demeurent sur la rue, faute de place dans le terminus. De plus, la sécurité y est déficiente, faute d'un éclairage adéquat. D'ailleurs, après 20 h, la ligne 51 – boulevard Édouard-Montpetit ne fait plus d'arrêt dans la boucle du terminus pour des raisons de sécurité. Dans un avenir rapproché, la ligne 51, l'une des plus achalandées de la STM, pourrait utiliser des bus articulés. Dans sa configuration actuelle, le terminus ne pourrait donc plus être opéré adéquatement.

Le projet a comme objectif l'amélioration des conditions d'attente et la sécurité de la clientèle ainsi que l'augmentation de la capacité d'exploitation du terminus, tout en assurant de meilleures conditions de sécurité des mouvements piétonniers et véhiculaires. Le projet, lors de la réalisation des plans et devis, tiendra compte des principes de développement durable.

Ce projet consiste à acquérir et à réaménager le terrain adjacent au terminus actuel. Il prévoit :

- l'aménagement d'espaces piétonniers et véhiculaires dont l'accent est mis sur la sécurité ;
- l'aménagement d'aires protégées et semi-protégées pour la clientèle ;
- un éclairage pour augmenter le sentiment de sécurité ;
- des outils d'information clientèle statiques et dynamiques ;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations ;
- des éléments de service périphériques comme des supports à vélos, des bancs et des poubelles ;
- de la télésurveillance.

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

Pourcentage de subvention

75 %



## FICHE DE PROJET

RB-32

## Aménagement du terminus Lionel-Groulx – phase I

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

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

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

88 %

## FICHE DE PROJET

RB-33

## Acquisition de 400 abribus

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

Le rôle du parc d'abribus, bien qu'il n'ait pas une incidence directe sur l'achalandage, a un effet direct sur la qualité des services. La stratégie de développement du Réseau des bus prendra en considération le confort de la clientèle à l'arrêt. L'abribus constitue l'un des premiers éléments d'accueil au réseau de la STM.

La STM reçoit annuellement entre 25 et 50 demandes d'installation d'abribus provenant en majorité des clients, mais également des municipalités et des arrondissements.

Avec le vieillissement de la population, les besoins en matière de confort à l'arrêt sont devenus une règle d'intervention de premier plan. De plus, plusieurs municipalités et arrondissements se sont dotés d'un plan de revitalisation de leurs artères principales ayant pour conséquence l'accélération du processus de remplacement des abribus.

En mars 2009, le président de la STM annonçait la tenue d'un concours de design pour la conception de 400 abribus à être installés au cours des prochaines années. En janvier 2010, la STM et la Ville de Montréal annonçaient l'identité de la firme gagnante de ce concours. L'inauguration d'un des trois prototypes du nouveau modèle d'abribus a eu lieu en novembre 2010.

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

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

Pourcentage de subvention

64 %

## FICHE DE PROJET

RB-34

## Infrastructures au Réseau des bus – phase II

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

Ce projet consiste à ajouter un centre de transport pour bus afin de disposer des installations requises pour recevoir les ajouts de bus et de personnel prévus dans le PAGASTC et dans le Plan stratégique 2020 de la STM.

Le premier livrable concernait l'acquisition d'un terrain situé à l'intérieur d'un périmètre acceptable sur l'île de Montréal permettant une exploitation efficiente. Le site recherché devait avoir une superficie minimale de 70 000 mètres carrés, situé dans un secteur industriel. Le site a été acquis en 2011 et respecte les conditions mentionnées.

Le deuxième livrable concerne la construction et la mise en service d'un nouveau centre de transport pour 2013 ayant une capacité de 300 bus, soit 200 bus conventionnels de 40 pieds et 100 bus articulés de 60 pieds.

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

Ce centre de transport additionnel aura le potentiel d'améliorer la répartition des bus sur le réseau, d'assurer la capacité globale requise pour exploiter le parc de bus et de gérer des centres d'une capacité jugée plus adéquate par la direction exécutive Exploitation.

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

Pourcentage de subvention

74 %

## FICHE DE PROJET

RB-35

**Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie et réaménagement du Centre de transport Legendre et de l'atelier de camions**
**No de projet :** 529999

**Secteur :**

Réseau des bus

**No de R.E./FIN. :** R-055

**Catégorie d'actif :**

Patrimoine immobilier et infrastructures

Compte tenu des nouvelles acquisitions de bus articulés, plusieurs problèmes ont été identifiés quant à l'espace et à l'entretien de ces véhicules.

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

La construction d'un nouveau centre de carrosserie d'une superficie de 93 000 pieds carrés et l'agrandissement du Centre de transport Legendre pour une superficie de 150 000 pieds carrés ont permis de recevoir les nouveaux bus articulés. En réalité, cet agrandissement a permis d'augmenter la capacité du centre de transport de 244 à 418 véhicules.

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

**Pourcentage de subvention**
**74 %**

## FICHE DE PROJET

RB-36

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

<b>No de projet :</b> 561908	<b>Secteur :</b> Réseau des bus
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-005-D	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

La condition des dalles de béton et des surfaces de roulement des aires de circulation et de stationnement des différents centres de transport varie grandement d'un centre à l'autre, principalement en fonction de l'âge et de la sollicitation des surfaces.

Des travaux de réparation ou de remplacement sont réalisés afin d'assurer que ces surfaces soient maintenues en bonne condition d'utilisation, tout en limitant les coûts d'investissement et les inconvénients pour les opérations.

Jusqu'à maintenant, la réparation des surfaces était effectuée de façon localisée selon les besoins des différents utilisateurs. Le présent projet de réfection ajoute un volet préventif afin d'allonger la vie utile des surfaces. Ainsi, le programme de réfection vise à corriger certains problèmes de détérioration des surfaces ou à retarder leur détérioration par l'utilisation de méthodes préventives.

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

Ces travaux permettent de maintenir en bon état les surfaces de roulement afin de réduire les dérangements aux opérations, de regrouper les réparations afin de profiter de prix plus compétitifs, de minimiser les inconvénients causés par les plus petites opérations réalisées à la pièce et de réduire les réparations coûteuses des joints de dalles.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	5 758	50	0	0	0	5 807
Non capitalisable	169	0	0	0	0	169
<b>Total</b>	<b>5 926</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 976</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	5 926	50	0	0	0	5 976
<b>Total</b>	<b>5 926</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5 976</b>

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RB-37

## Aménagement du terminus Newman/Lafleur

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

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

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

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

Six lignes de bus auront leur point de rabattement au terminus. La principale ligne est la 106 - Newman (506 - Voie réservée Newman aux heures de pointe) qui dessert l'axe du boulevard Newman considéré comme le plus achalandé du territoire de LaSalle. La majorité des lignes offrent un point de contact avec le réseau du métro. Le terminus devra être en mesure d'accueillir de nouvelles lignes de bus et des véhicules de type articulé. L'accessibilité et le développement durable sont des éléments incontournables au projet.

Le projet prévoit :

- l'aménagement d'espaces piétonniers et véhiculaires dont l'accent est mis sur la sécurité ;
- l'aménagement d'aires protégées et semi-protégées pour la clientèle ;
- un éclairage qui augmente le sentiment de sécurité ;
- des outils d'information clientèle statiques et dynamiques, des éléments de service périphériques ;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations ;
- des mesures préférentielles pour bus aux accès du terminus (feux, boucles de détection etc.) ;
- des éléments de service périphériques (supports à vélos, bancs, poubelles, etc.) ;
- de la télésurveillance.

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

**Pourcentage de subvention**

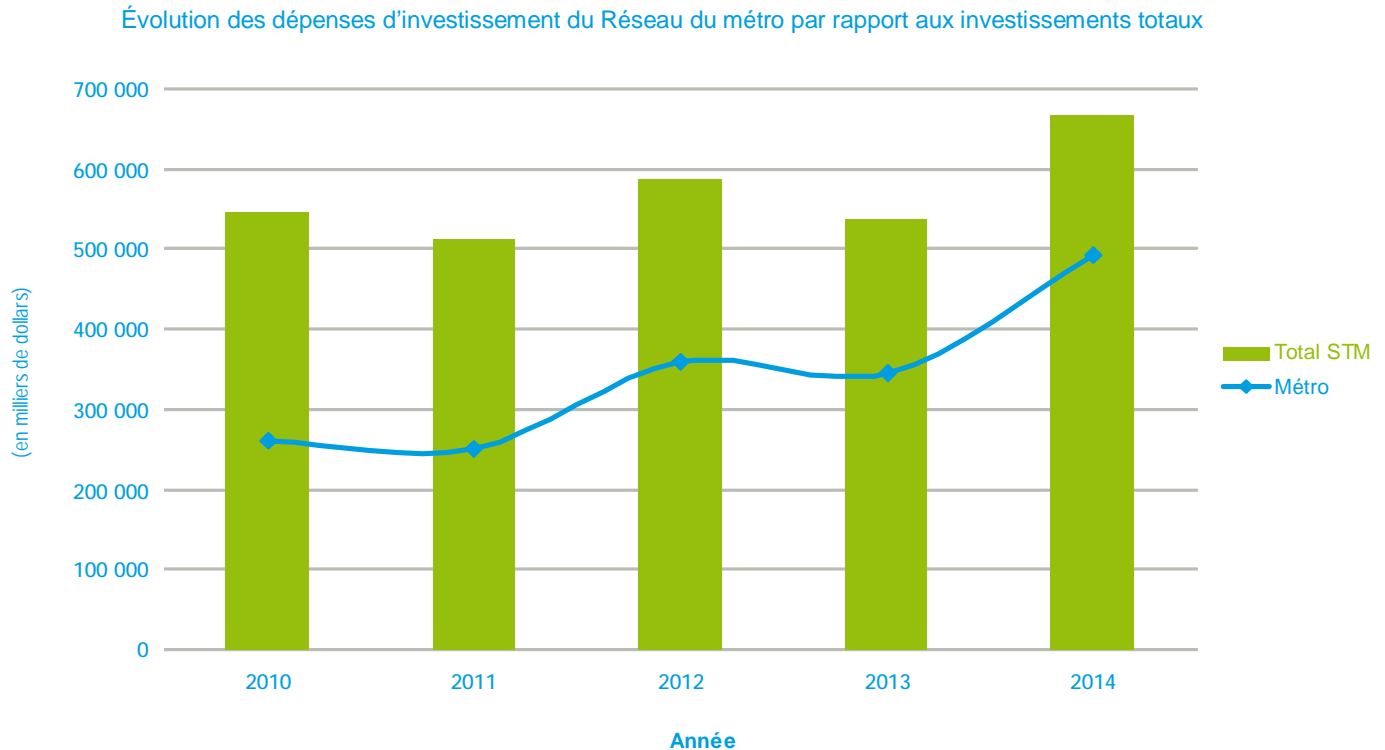
**75 %**



**RÉSEAU DU MÉTRO**

## SOMMAIRE DU RÉSEAU DU MÉTRO

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



## MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Le Programme de maintien des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant. Près de 323,7 millions de dollars seront affectés à cette catégorie au cours des trois prochaines années.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif d'améliorer la fiabilité, la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques. La phase I du programme Réno-Systèmes s'est terminée en 2008 et une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements a été constatée. Les coûts estimés pour les phases I et II sont de plus de 964,6 millions de dollars, dont 64,7 millions de dollars seront dépensés de 2012 à 2014. Une phase III est prévue de 2010 à 2018, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des installations motorisées comme les escaliers mécaniques, les systèmes de ventilation, l'accessibilité au métro (ascenseurs). Les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication seront également touchés par ce projet. Le coût global de cette phase du projet est de 500 millions de dollars dont 253,8 millions de dollars de 2012 à 2014.

Divers équipements et outillage seront acquis au coût de 5,2 millions de dollars, dont un robot souffleur à l'atelier Beaugrand, des équipements de surveillance et de contrôle et une mise à niveau de certains postes de ventilation des prolongements du métro.



## MATÉRIEL ROULANT

La Société dépensera plus de 506 millions de dollars pour ses voitures de métro de 2012 à 2014.

La Société a décidé de procéder à l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer sa flotte de voitures MR-63 et d'ajouter les voitures nécessaires aux besoins futurs en termes de croissance de l'achalandage et de prolongements du métro. Le coût total du projet est évalué actuellement à 2,2 milliards de dollars. Le montant qui sera investi au cours des trois prochaines années est de 494,3 millions de dollars. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation.

De plus, les voitures actuelles nécessiteront des investissements de l'ordre de 11,7 millions de dollars. Entre autres, 10,4 millions de dollars serviront au remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73. Ces voitures ayant plus de 33 ans de service montrent des signes importants de fatigue et une baisse de fiabilité. Ce projet permettra donc de remplacer la suspension de portes des 423 voitures de métro. Deux autres projets, au coût de 1,3 million de dollars, ont pour objectif d'améliorer les voitures actuelles, soit la modification de la loge de conduite des voitures MR-73 qui améliorera l'habitabilité de la loge et le réaménagement intérieur des voitures MR-63 qui vise essentiellement l'accroissement de la capacité de charge des voyageurs.

## PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Avec ses quatre lignes, ses 68 stations et ses 71 kilomètres de tunnels, l'actuel réseau du métro représente un actif de l'ordre de 12,8 milliards de dollars qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement de systèmes et d'équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier. Les investissements prévus pour les trois prochaines années sont de 364,3 millions de dollars.

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira 218,7 millions de dollars pour la modification de ses ateliers et de ses équipements métro. La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra la mise en exploitation des nouveaux trains, et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Plusieurs travaux majeurs seront entrepris au cours des prochaines années sur les stations de métro. Les investissements seront de 137,1 millions de dollars. Principalement, le programme Réno-Infrastructures, qui a débuté en 2011, vise le maintien de l'intégrité des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité universelle et le sentiment de sécurité de la clientèle. En plus, de ce projet, la phase II du programme Réno-Stations se terminera en 2012 et la réfection majeure de la station Berri-UQAM se prolongera jusqu'en 2017.

Certains travaux relativement aux ateliers d'entretien seront réalisés au coût de 8,5 millions de dollars dont, entre autres, le remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC).

## TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

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

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

## FICHE DE PROJET

RM-01

## Garage Honoré-Beaugrand : remplacement du robot souffleur

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

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

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

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

En conséquence, le projet consiste, en premier lieu, à installer un nouveau système de soufflage avec console à écran tactile permettant de voir le système dans son ensemble ainsi que les différentes alarmes pouvant survenir lors du nettoyage. En deuxième lieu, il s'agit de mettre à niveau le rotoclone.

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

## FICHE DE PROJET

RM-02

## Réno-Systèmes – phases I et II

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

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 40 ans alors que le reste, constitué de deux prolongements, l'est depuis plus de 30 ans dans le premier cas et depuis plus de 20 ans dans le second. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

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

Ces travaux devraient permettre une amélioration de la fiabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro, une meilleure communication à la clientèle et une amélioration de temps d'intervention en cas de panne des équipements fixes.

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

Pourcentage de subvention

78 %

## FICHE DE PROJET

RM-03

## Réno-Systèmes – phase III

<b>No de projet :</b> 290013	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-122	<b>Catégorie d'actif :</b> Machinerie, équipement et outillage

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 40 ans alors que le reste, constitué de deux prolongements, l'est depuis 30 ans dans le premier cas et depuis 20 ans dans le deuxième. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

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

Il devrait en découler une :

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

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

**Pourcentage de subvention**

**82 %**

## FICHE DE PROJET

RM-04

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

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

Au cours des dernières années, la STM a apporté plusieurs améliorations et a standardisé les installations de vérins des réseaux du métro et des bus. Entre autres, au niveau du métro, plusieurs problématiques de fonctionnement, comme les vibrations, ont été résolues. De plus, une bonne partie des vérins servant à l'entretien des voitures de métro MR-63 ont été reconditionnés. Ces installations datent de l'ouverture du métro en 1966.

Du côté de la Grande révision, où l'on entretient les voitures de métro MR-73, les installations datent de 1983. Les vérins de marque PH sont en bonne condition. Par contre, certaines composantes hydrauliques et mécaniques présentent une usure générale nécessitant un remplacement.

On observe de plus en plus de fuites hydrauliques dues à l'usure générale des composantes. Les valves de type ÉCO, ne sont plus disponibles et il n'y a plus de pièces de rechange sur le marché. Dans l'ensemble, ces installations ne sont plus standards et sont difficiles d'entretien comparativement à ce qui se fait aujourd'hui sur le marché.

Le projet, qui se terminera en 2012, consiste à réaliser, en mode planifié, le remplacement de diverses composantes hydrauliques et mécaniques pour les installations de vérins servant à l'entretien des voitures de métro MR-63 et MR-73 de la Grande révision au Réseau du métro.

Ce projet permettra de maintenir, de façon sécuritaire et fiable, les activités d'entretien du Réseau du métro. La planification de ces travaux permettra d'optimiser les interventions, d'éviter des réparations curatives et d'assurer le maintien du service à la clientèle.

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

Pourcentage de subvention

56 %

## FICHE DE PROJET

RM-05

## Acquisition d'équipements de surveillance et de contrôle

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

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

La solution retenue est de doter la direction Sûreté et contrôle de 23 véhicules de service, de 41 ordinateurs portables, de 25 radios véhicules, de 195 vérificateurs portables et de 110 caméras.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	3 206	114	0	0	0	3 320
Non capitalisable	149	0	0	0	0	149
<b>Total</b>	<b>3 355</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 468</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 355	114	0	0	0	3 468
<b>Total</b>	<b>3 355</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 468</b>

Pourcentage de subvention

0 %



## FICHE DE PROJET

RM-06

## Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements

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

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

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

Les travaux permettront d'ajouter des silencieux, d'isoler les postes au niveau acoustique, de modifier les équipements pour que les moteurs émettent moins de bruit, de construire des cheminées au-dessus des postes et de construire un autre poste.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	489	1 959	1 068	0	0	3 517
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>489</b>	<b>1 959</b>	<b>1 068</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 517</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	47	304	166	0	0	516
Gouvernement fédéral	210	1 352	737	0	0	2 299
Agglomération de Montréal	47	304	166	0	0	516
STM	185	0	0	0	0	185
<b>Total</b>	<b>489</b>	<b>1 959</b>	<b>1 068</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 517</b>
<b>Pourcentage de subvention</b>						<b>95 %</b>

## FICHE DE PROJET

RM-07

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

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

Le prolongement du métro vers Laval, le programme Réno-Systèmes de même que le projet Vente et perception entraînent l'ajout ou le remplacement de nombreux équipements fixes du métro.

Les nouveaux équipements n'ont pas la même durée de vie, ni la même courbe d'usure, que les équipements précédents et viennent changer les façons de faire pour l'entretien. Ils comportent, entre autres, des fonctionnalités de transmission d'alarme et d'indicateur d'état, dont ne disposaient pas les équipements antérieurs. La mise en place du nouveau réseau de télétransmission du métro facilite le transfert d'information.

Afin de rencontrer les objectifs de maintien du niveau de fiabilité des équipements fixes, de réduction du coût total de propriété des actifs et d'amélioration de l'efficacité des interventions, les centres d'entretien du métro se doivent d'optimiser le processus de gestion de l'entretien des actifs et de se doter d'un système de gestion intégré de l'entretien associé à un système historique d'analyse prédictive des données de fonctionnement.

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

- mise en œuvre d'un système historique de données de fonctionnement des équipements ;
- implantation des processus standardisés de gestion de l'entretien des actifs ;
- mise en œuvre du système d'entreprise SAP PM (gestion de la maintenance) pour supporter ces processus d'entretien et de gestion d'actifs ;
- mise en œuvre du système d'information de gestion SAP BI (outil d'analyse avancée) ;
- retrait des applications informatiques de la centrale de la firme CGI.

Ce projet permet une amélioration de la gestion de l'inventaire des actifs par une structuration et une documentation centralisées. Il permet également l'entretien prédictif des actifs par la collecte et l'analyse des alarmes issues des équipements. Enfin, il permet une optimisation de la gestion des interventions d'entretien par une meilleure planification des coûts.

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

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

RM-08

## Acquisition de voitures de métro MPM-10

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

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

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	228 107	111 754	80 275	296 021	1 490 271	2 206 427
Non capitalisable	9 304	1 308	3 536	1 352	904	16 404
<b>Total</b>	<b>237 411</b>	<b>113 062</b>	<b>83 811</b>	<b>297 373</b>	<b>1 491 174</b>	<b>2 222 831</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	171 080	83 815	60 206	222 016	1 117 703	1 654 820
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	66 331	29 246	23 605	75 357	373 471	568 010
<b>Total</b>	<b>237 411</b>	<b>113 062</b>	<b>83 811</b>	<b>297 373</b>	<b>1 491 174</b>	<b>2 222 831</b>

Pourcentage de subvention

74 %

## FICHE DE PROJET

RM-09

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

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

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

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

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

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

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

## FICHE DE PROJET

RM-10

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

<b>No de projet :</b> 683204	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-113-B	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel roulant

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

96 %

## FICHE DE PROJET

RM-11

## Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I

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

La station Berri-UQAM couvre cinq intersections ce qui en fait la plus grande station à Montréal. Elle se retrouve aussi au premier rang au niveau de l'achalandage. Ces conditions de grand achalandage ainsi que le temps écoulé depuis la construction de la station, inaugurée en 1966, ont entraîné une détérioration significative des installations, tant au niveau technique qu'esthétique. Elle se retrouve maintenant dans un état de décrépitude avancé, autant pour les finis architecturaux que pour certains éléments structuraux, mécaniques et électriques. Il s'avère donc nécessaire d'entreprendre des travaux substantiels de réhabilitation et de remise aux normes techniques de l'infrastructure.

Le projet consiste, dans un premier temps, à effectuer des travaux de sécurisation pour maintenir la station Berri-UQAM en exploitation sécuritaire. Ensuite, on réalisera des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques. Ces travaux seront planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation et à conserver l'accès à la station aux clients et à la maintenir opérationnelle.

Les divers travaux de réfection, réalisés en mode planifié, permettront d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter des réparations effectuées ponctuellement avec les dérangements qui s'en suivent pour le personnel et la clientèle.

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

Pourcentage de subvention

75 %

## FICHE DE PROJET

RM-12

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

<b>No de projet :</b> 1488	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-128	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

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

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

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

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

## FICHE DE PROJET

RM-13

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

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

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	294	0	163	0	0	457
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>294</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>457</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	45	0	25	0	0	70
Gouvernement fédéral	200	0	111	0	0	312
Agglomération de Montréal	45	0	25	0	0	70
STM	3	0	2	0	0	5
<b>Total</b>	<b>294</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>457</b>

Pourcentage de subvention

99 %



## FICHE DE PROJET

RM-14

## Station Viau : remplacement des lanterneaux

<b>No de projet :</b> 1839	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-123-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

La détérioration des lanterneaux résulte de la dégradation de la matière plastique sous les rayons ultraviolets du soleil et à l'usure liée à l'effet piston lors du passage des trains. L'ensemble des lanterneaux d'origine, situés au-dessus des espaces publics, a été inspecté. La découverte de signes de détérioration évidente a entraîné la réalisation de travaux de sécurisation qui ont consisté à installer des treillis métalliques sous les lanterneaux de façon à prévenir leur chute en cas de rupture.

Le projet prévoit le remplacement de 16 lanterneaux d'origine en acrylique par des lanterneaux en verre dont la durée de vie est supérieure à 25 ans.

Le choix du verre comme matériel de remplacement provient du fait qu'il est moins affecté que l'acrylique par les rayons ultraviolets. Finalement, le nouveau concept de lanterneau permet le remplacement des verres par section individuelle.

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

Pourcentage de subvention

75 %

## FICHE DE PROJET

RM-15

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

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

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

Afin de s'assurer d'un fonctionnement adéquat des valves situées aux 960 points d'eau dans les tunnels du métro, la STM doit remplacer 1 920 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	697	290	0	0	0	987
Non capitalisable	312	0	0	0	0	312
<b>Total</b>	<b>1 009</b>	<b>290</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 299</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	58	32	0	0	0	91
Gouvernement fédéral	259	145	0	0	0	403
Agglomération de Montréal	58	32	0	0	0	91
STM	634	81	0	0	0	715
<b>Total</b>	<b>1 009</b>	<b>290</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 299</b>
<b>Pourcentage de subvention</b>						<b>45 %</b>

## FICHE DE PROJET

RM-16

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

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

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

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

75 %

## FICHE DE PROJET

RM-17

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

<b>No de projet :</b> 2506	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-910-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Le projet permet d'adresser les besoins suivants :

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

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

## FICHE DE PROJET

RM-18

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

<b>No de projet :</b> 2741	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-910-B	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Présentement les finis de céramique sont en mauvais état et ont été rapiécés à plusieurs reprises au cours des 44 dernières années.

Le projet consiste au remplacement des finis de plancher en céramique d'origine, aux deux niveaux de mezzanine ainsi que sur une partie des quais.

La portion à remplacer sur les quais correspond à la zone centrale des quais. Environ 50 % de la superficie des quais sera couverte par ces travaux.

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

## FICHE DE PROJET

RM-19

## Postes de relais du métro : révision de la climatisation

<b>No de projet :</b> 280	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-084-C	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

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

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

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

Pourcentage de subvention

45 %

## FICHE DE PROJET

RM-20

## Réno-Stations – phase II

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

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait les stations du réseau initial. Pour la phase II, un investissement majeur de 75,6 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection d'un premier lot priorisé parmi les 28 stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2, mises en service entre 1976 et 1986, ainsi que des travaux d'accessibilité et de remplacement des panneaux d'alarme incendie. Cette phase II inclut également la réfection de structures auxiliaires, des portions de tunnels, la réfection de systèmes de drainage des voûtes en station et la restauration d'un premier lot d'œuvres d'art. D'autres phases suivront dans Réno-Infrastructures.

Devant l'envergure des travaux majeurs à réaliser, tous les projets relatifs aux stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2, de même qu'aux structures auxiliaires et autres travaux jugés prioritaires dans les stations du métro, ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Tous les travaux de rénovation sont effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Ce programme assure entre autres :

- la rénovation des structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Les travaux consistent à réparer les zones de béton détériorées, lâches ou fissurées, à colmater les infiltrations, à remplacer les équipements électriques défectueux, à remplacer la tuyauterie et à effectuer des travaux d'aménagement extérieur ;
- la rénovation des stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2 du métro, qui présentent des signes de détérioration avancée, causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglacage sur les structures, les finis de plancher et les marches d'escaliers ;
- la rénovation des canalisations de drainage de voûtes en station pour débloquer les drains forés jusqu'à la paroi rocheuse et installer de nouvelles canalisations lorsque requis pour un premier lot de stations sur le réseau ;
- l'installation de tuiles avertissantes sur les quais et des bandes de signalisation pour les escaliers fixes, facilitant l'accès aux personnes ayant une déficience visuelle dans les stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2 ;
- la réfection et l'amélioration de l'éclairage dans les stations du réseau prolongé des lignes 1 et 2 ;
- la réfection et la mise à niveau des panneaux d'alarme incendie du réseau prolongé des lignes 1 et 2 ;
- la restauration d'un premier lot d'œuvres d'art dans le réseau.

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

Pourcentage de subvention

75 %

## FICHE DE PROJET

RM-21

## Réno-Infrastructures métro – phase I

<b>No de projet :</b> 634371	<b>Secteur :</b> Réseau du métro
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-121	<b>Catégorie d'actif :</b> Patrimoine immobilier et infrastructures

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

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont de maintenir l'intégrité des infrastructures, d'améliorer l'accessibilité universelle et le sentiment de sécurité de la clientèle et d'optimiser les investissements dans le temps. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

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

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

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

Pourcentage de subvention

75 %



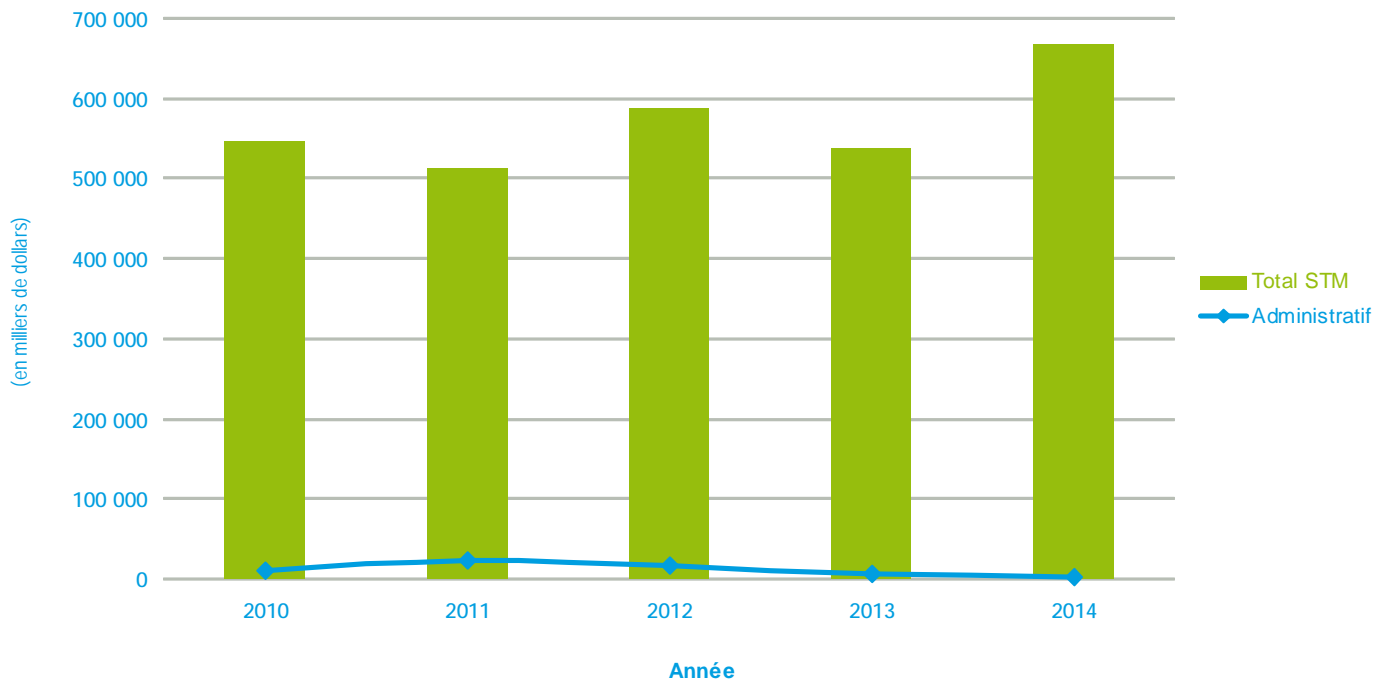


**ADMINISTRATIF**

## SOMMAIRE DU SECTEUR ADMINISTRATIF

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de 23,2 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2012 à 2014, représentant 1 % des investissements totaux pour cette période.

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



## **MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE**

Au cours des trois prochaines années, 5,5 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 24 % du total des investissements du secteur.

Suite à l'implantation de la carte OPUS en 2008, la STM doit continuer d'investir dans la mise à jour de ses équipements et la sécurité des systèmes afin d'en préserver l'intégrité et maintenir une offre de service adéquate pour ses clients. En 2012, la STM terminera le remplacement des claviers bancaires sur les distributeurs automatiques de titres (DAT).

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

## **MATÉRIEL INFORMATIQUE**

Au cours des trois prochaines années 15,5 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 67 % du total des investissements du secteur. Les principaux projets sont les suivants :

- le Programme d'entretien périodique des technologies de l'information prévoit, au cours des trois prochaines années, le remplacement de micro-ordinateurs, de logiciels et périphériques et de composantes désuètes de l'infrastructure technologique. L'objectif de ce projet est d'assurer la disponibilité et la fiabilité des systèmes de l'entreprise. Le montant prévu est de 7,8 millions de dollars ;
- la STM mettra en place divers projets informatiques totalisant 6,1 millions de dollars. Parmi ceux-ci, notons l'implantation d'un système de gestion de projets et investissements, la refonte de son site Internet, l'optimisation de la gestion du temps et le remplacement du système de gestion des données de la direction Sûreté et contrôle ;
- finalement, la Société prévoit investir 1,4 million de dollars dans le réaménagement de la salle informatique et 0,2 million de dollars dans un système de gestion des revenus et des recettes.

## **PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES**

Au cours des trois prochaines années, 2,2 millions de dollars seront investis dans cette catégorie, soit 9 % du total des investissements du secteur.

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

## TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – ADMINISTRATIF

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

## FICHE DE PROJET

AD-01

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

<b>No de projet :</b> 18505	<b>Secteur :</b> Administratif
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-010-B	<b>Catégorie d'actif :</b> Machinerie, équipement et outillage

La carte OPUS et les équipements de vente et perception ont été bien accueillis par les clients depuis leur lancement en avril 2008. La STM doit donc continuer à investir dans la mise à jour de ses équipements et la sécurité des systèmes afin d'en préserver l'intégrité et maintenir une offre de service adéquate pour ses clients. Une phase II du projet Vente et perception devient donc primordiale pour la STM, puisque la technologie est évolutive, tout comme les normes de sécurité.

Dans le cadre d'une démarche d'identification des besoins, les différents secteurs de la STM, épaulés par la direction Vente et perception, ont identifié, priorisé et regroupé une série d'activité à réaliser. Il en est ressorti que les actions à poser en priorité sont :

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	1 792	2 206	0	0	0	3 999
Non capitalisable	8	456	0	0	0	465
<b>Total</b>	<b>1 800</b>	<b>2 663</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 463</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 800	2 663	0	0	0	4 463
<b>Total</b>	<b>1 800</b>	<b>2 663</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4 463</b>
<b>Pourcentage de subvention</b>						<b>0 %</b>

## FICHE DE PROJET

AD-02

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

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

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

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

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

Les principaux livrables de ce projet sont :

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

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

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

## FICHE DE PROJET

AD-03

## Continuité informatique des systèmes critiques de la STM

<b>No de projet :</b> 111	<b>Secteur :</b> Administratif
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-111-A	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel informatique

La politique de sécurité informatique et de protection de l'information, adoptée par le conseil d'administration, prévoit que les ressources et les plans de relève informatique doivent être en place pour assurer la continuité et/ou la reprise des opérations critiques lorsque surviennent des événements qui en perturbent le déroulement normal. La STM ne dispose actuellement pas de plan de relève.

Ce projet vise à combler l'écart par rapport à la politique et à donner suite aux recommandations des vérificateurs externes de la Société.

Le projet consiste donc à mettre en œuvre les solutions technologiques nécessaires au maintien des systèmes informatiques critiques de la STM en cas d'interruption majeure et d'établir un plan de retour à la normale pour l'ensemble des opérations de la Société. Il nécessite l'acquisition et le déploiement de solutions technologiques, la réalisation de tests, la planification de mesures d'urgence ainsi que la rédaction et la mise en place de procédures associées à la relève et à la continuité des systèmes informatiques critiques.

Les systèmes informatiques jugés critiques sont les suivants :

- SAP R/3 et Portail (modules : temps, paie, RH et PM) ;
- LOGIC (signalements en service et coupons de défauts) ;
- Gesmat et Adjudicateurs (gestion des stocks et achats) ;
- IPCC-RVI (réservation téléphonique du Transport adapté) ;
- ACCES-5 (gestion des déplacements des clients du Transport adapté) ;
- HASTUS – horaires des bus, du métro, des chauffeurs et des opérateurs (modules : DDAM, BID, CO-Route, Véhicule et API Hast-Info) ;
- solution de sauvegarde (TSM et Control-M) ;
- vente et perception (carte OPUS) ;
- bureautique (serveurs de fichiers et courriels).

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

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

AD-04

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

<b>No de projet :</b> 300113	<b>Secteur :</b> Administratif
<b>No de R.E./FIN :</b> R-110	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel informatique

Le parc informatique et l'infrastructure technologique comprennent l'ensemble des postes de travail (micro-ordinateurs), appareils d'impression et logiciels de bureautique ainsi que les commutateurs du réseau informatique, les serveurs, les unités de stockage (SAN) et de multiples autres périphériques (unités de sauvegarde, unités d'alimentation, batteries, etc.). Ces technologies sont essentielles au fonctionnement de tous les logiciels et applications administratives et opérationnelles de l'entreprise.

Tous ces équipements et logiciels (bureautique) ont une durée de vie limitée au-delà de laquelle les défaillances techniques sont de plus en plus fréquentes et les bris définitifs inévitables. Les services de support et les pièces de rechange sont souvent difficiles à obtenir lorsque les garanties du fabricant sont périmées. De plus, l'augmentation de l'utilisation des systèmes étant constante, la capacité des équipements désuets ne répond plus aux besoins en croissance des utilisateurs et, par le fait même, de l'entreprise. L'évolution des technologies étant très rapide, les composants désuets sont souvent incompatibles et difficiles à intégrer aux nouvelles solutions du marché qui doivent être mises en place afin de répondre aux besoins émergents de l'entreprise.

Le programme de remplacement est basé sur un cycle de vie par type de composantes informatiques. Ces normes sont les standards acceptés à la STM. Elles sont très raisonnables, car la durée de vie utile des équipements généralement reconnue sur le marché de l'informatique est plus courte que celle établie par la STM.

Elles permettent également d'établir des scénarios de remplacement en fonction de la durée de vie utile des différents équipements et logiciels et de prévoir les investissements requis sur plusieurs années. Suivant leur vieillissement, un plan de remplacement est établi de façon plus précise à chaque année afin de remplacer les composantes désuètes donc les plus susceptibles de causer des arrêts de service aux applications opérationnelles de l'entreprise. De plus, la stratégie de mise à jour permet l'optimisation, la consolidation et l'intégration des composantes selon les besoins de l'entreprise et les nouvelles solutions de remplacement disponibles. Cela permet également d'optimiser les activités associées au remplacement massif de certains équipements tels les micro-ordinateurs.

Le programme de remplacement des équipements et logiciels désuets contribue à assurer une saine gestion des actifs du parc informatique de l'entreprise, à maintenir les équipements et les logiciels à jour, répondant ainsi aux besoins constants et évolutifs de l'entreprise et à réduire les coûts de maintenance des équipements et des logiciels tout en diminuant de façon importante les pannes relatives à ces composantes.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	5 379	2 631	3 967	0	0	11 978
Non capitalisable	602	628	546	0	0	1 776
<b>Total</b>	<b>5 981</b>	<b>3 259</b>	<b>4 513</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13 753</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	5 981	3 259	4 513	0	0	13 753
<b>Total</b>	<b>5 981</b>	<b>3 259</b>	<b>4 513</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13 753</b>

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif



## FICHE DE PROJET

AD-05

## Refonte du site Internet

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

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

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

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

Les bénéfices de ce projet sont :

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

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

## FICHE DE PROJET

AD-06

## Amélioration de la performance – gestion des revenus et des recettes

<b>No de projet :</b> 530871-4	<b>Secteur :</b> Administratif
<b>No de R.E./FIN. :</b> R-077	<b>Catégorie d'actif :</b> Matériel informatique

Dans le cadre de la préparation et de la distribution des titres de transport, la division Gestion des revenus-voyageurs utilise plusieurs applications informatiques. Ces applications ont été développées, il y a plusieurs années, à l'aide d'un langage de programmation Foxpro qui n'est plus utilisé. Le système des technologies de l'information ne peut supporter ces applications qui jouent un rôle critique dans la préparation et la distribution de titres à la clientèle de la STM, soit environ 135 000 bons annuellement.

La STM et sa principale filiale, Transgesco s.e.c., génèrent annuellement environ 20 millions de dollars de revenus commerciaux. Ces revenus proviennent de multiples sources et impliquent de nombreux clients. Le logiciel Luc Bouchard et associés est utilisé depuis 1995 pour la facturation des clients, le suivi des comptes à recevoir et leur comptabilisation. Ce logiciel désuet et non intégré au système comptable principal de la STM et de sa filiale nécessite beaucoup de manipulations de données afin de comptabiliser ce type de revenus dans le cadre du processus mensuel de fermeture des comptes. Sa désuétude ne nous permet pas de faire face à l'accroissement de volume généré par cette activité. Il ne peut, entre autres, gérer plus d'une entreprise alors que la STM en compte trois.

Depuis l'implantation du projet Vente et perception, plusieurs équipements de vente et de perception envoient leurs données quotidiennement à un système central. Aucune analyse volumétrique n'est actuellement disponible, mais on parle de millions de données. Le projet prévoit que les données du système central, nécessaires à la comptabilisation des revenus-voyageurs de la STM, seront envoyées via une interface vers le système comptable de la Société. Nous prévoyons utiliser le module SD – administration des ventes de SAP pour comptabiliser les transactions.

Le projet consiste donc à mettre en œuvre de nouvelles fonctionnalités par le système SAP R/3 module finance. Cette solution répond à l'atteinte de nos objectifs par ses nombreux avantages. Le développement de ces nouvelles fonctionnalités va nous permettre de recueillir le volume important des données financières générées par le système central de vente et perception.

Le Projet de gestion des revenus comprend la gestion comptable des revenus, soit la budgétisation, la comptabilisation et la reddition des comptes des revenus-voyageurs et commerciaux, ainsi que le suivi des équipements et du ravitaillement de ces équipements. Il a pour objectif de réduire le temps de cycle de la comptabilisation des revenus-voyageurs et de diminuer les coûts de financement. Le Projet de gestion des recettes prévoit le remplacement des applications désuètes de gestion de la caisse. L'objectif est de réduire le temps de connaissance des recettes voyageurs (estimé de 7 à 2 jours) et de réduire les risques d'affaires associés à l'utilisation de systèmes informatiques désuets.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	926	210	0	0	0	1 136
Non capitalisable	1 246	0	0	0	0	1 246
<b>Total</b>	<b>2 172</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 382</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 172	210	0	0	0	2 382
<b>Total</b>	<b>2 172</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 382</b>

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

## FICHE DE PROJET

AD-07

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

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

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

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

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

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	751	467	0	0	0	1 218
Non capitalisable	86	241	0	0	0	326
<b>Total</b>	<b>837</b>	<b>707</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 544</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	837	707	0	0	0	1 544
<b>Total</b>	<b>837</b>	<b>707</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 544</b>

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

AD-08

## Réaménagement de la salle informatique

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

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

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

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

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

<i>(en milliers de dollars)</i>	<b>2011 et avant</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015 et après</b>	<b>Total du projet</b>
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	1 622	1 344	0	0	0	2 966
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>1 622</b>	<b>1 344</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 966</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 622	1 344	0	0	0	2 966
<b>Total</b>	<b>1 622</b>	<b>1 344</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 966</b>

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

## FICHE DE PROJET

AD-09

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

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

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

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

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

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

## FICHE DE PROJET

AD-10

## Optimisation de la gestion du temps

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

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

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

Le projet contient les livrables suivants :

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

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

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif

## FICHE DE PROJET

AD-11

## Programme de maintien des espaces à bureaux – phase II

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

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

Cette phase vise à maintenir les activités de remplacement et de mise à niveau des espaces et à faire autoriser les nouveaux besoins qui ont été identifiés pour les années 2010 à 2012. Les espaces visés suivants n'ont, pour la plupart, pas été mis à niveau depuis plus de 20 ans :

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

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

Pourcentage de subvention

0 %

## FICHE DE PROJET

AD-12

## Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

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

La venue de Transgesco s.e.c. a permis de créer la filiale Métrocom s.e.c. dont le mandat est de développer de nouveaux espaces commerciaux dans le métro et de voir à ce que les espaces existants soient rénovés. L'entente qui lie la STM à Transgesco s.e.c. stipule que la STM est responsable des frais qui touchent le brut des services, soit : l'alimentation d'eau et son évacuation, les systèmes de protection-incendie (gicleurs et alarme incendie) et l'alimentation électrique.

Ce projet concerne donc la construction de nouvelles haltes commerciales et la mise à niveau d'espaces commerciaux existants.

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

La construction de nouvelles haltes commerciales permet d'augmenter les revenus commerciaux de la STM. De plus, ces nouvelles haltes et la rénovation de haltes existantes améliorent l'aspect des stations, rendent l'expérience client plus agréable et augmentent le sentiment de sécurité.

(en milliers de dollars)	2011 et avant	2012	2013	2014	2015 et après	Total du projet
<b>Investissement</b>						
Capitalisable	3 063	516	620	516	0	4 715
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>3 063</b>	<b>516</b>	<b>620</b>	<b>516</b>	<b>0</b>	<b>4 715</b>
<b>Financement</b>						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 063	516	620	516	0	4 715
<b>Total</b>	<b>3 063</b>	<b>516</b>	<b>620</b>	<b>516</b>	<b>0</b>	<b>4 715</b>

Pourcentage de subvention

0 %

Administratif







## PROJETS À L'ÉTUDE

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

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

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

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

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

## LISTE DES PROJETS À L'ÉTUDE

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

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

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

## DIRECTIVE SECTORIELLE DS FIN 001

### 1.0 Objectifs

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

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

### 2.0 Normes de référence

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

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

### 3.0 Principes

#### 3.1 Critères de capitalisation

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

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

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

#### 3.2 Améliorations

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

#### 3.3 Regroupements d'actifs

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

#### 3.4 Exclusion

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

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

#### 3.5 Cession

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

### 3.6 Présentation

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

### 3.7 Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

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

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

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

### 3.8 Terrains

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

### 3.9 Location – acquisition

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

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

### 4.0 Interprétation et modalités d'application

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

### 5.0 Référence

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier  
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

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



## DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (ANNEXE 1)

### Terminologie comptable

#### Actif

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

#### Améliorations

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

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

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

#### Amortissement

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

#### Amortissement cumulé

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

#### Cession

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

#### Coût d'acquisition de l'actif immobilisé

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

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

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

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

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

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

**Entretien et réparation**

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

**Mise en service d'une immobilisation en cours**

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

**Programme triennal d'immobilisations**

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

**Regroupement d'actifs**

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

**Vie utile**

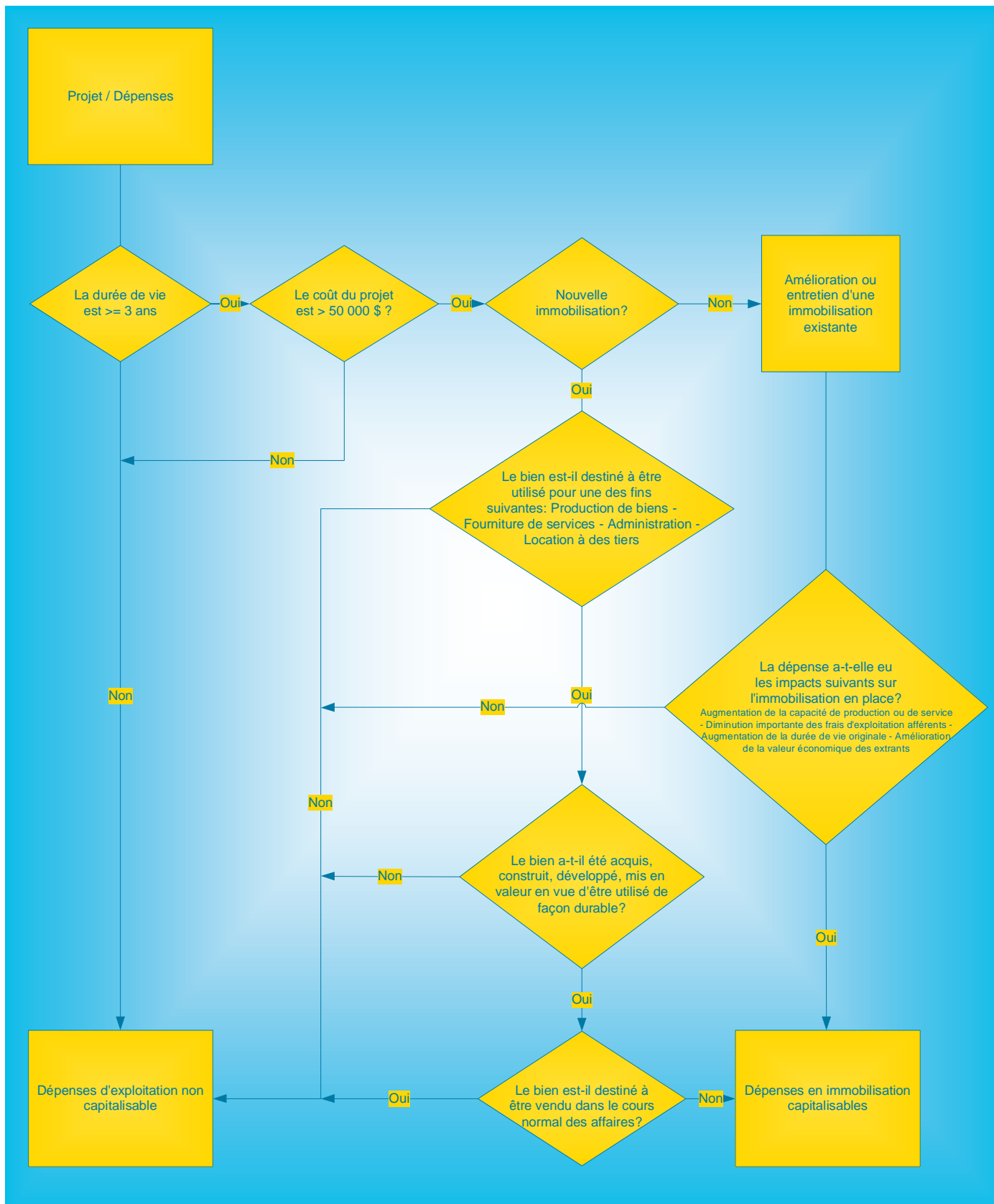
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le *Manuel de présentation de l'information financière municipale*, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois,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

## DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (ANNEXE 2)

### Catégories d'immobilisations et vies utiles

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	VIE UTILE
Terrains	Autres que ceux faisant partie intégrante des infrastructures	40 ans
Immeubles	Édifices administratifs et centres d'attachement	40 ans
	Garages souterrains	40 ans
	Ateliers, garages et entrepôts	40 ans
Réseau initial et prolongement du métro	Équipements fixes	40 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
	Voitures	40 ans
Améliorations aux Infrastructures du métro	Équipements fixes : (alimentation de traction, poste de redressement, signalisation et équipement de contrôle, systèmes de climatisation, escaliers mécaniques, édicules temporaires, etc.)	40 ans
	Équipements fixes : (plomberie, canalisation d'incendie, systèmes de communication, appareils de voie et barres de guidage, appareils d'éclairage, câbles porteurs et isolateurs, édicules permanents, rails d'acier, etc.)	25 ans
	Revêtement des voûtes	25 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
	Voitures	40 ans
Infrastructures locales	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
	Abribus	20 ans
Améliorations locatives	Améliorations locatives (Place Bonaventure)	Durée restante du bail
Matériel roulant bus	bus	16 ans
Matériel roulant minibus	Minibus	5 ans
Matériel roulant autre	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire <50 000\$	5 ans
	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire >50 000\$	10 ans
Infrastructures métropolitaines	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
Mobilier et équipement de bureau	Mobilier et équipement	10 ans
	Micro-informatique (équipements, licences)	5 ans
	Logiciels d'exploitation	10 ans
Machinerie, outillage et équipement	Matériel, outillage et équipement	15 ans
	Équipement - véris	15 ans

## DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (ANNEXE 3)



## DIRECTIVE SECTORIELLE – DS FIN 001 (ANNEXE 4)

### Conditions de capitalisation de la main-d'œuvre interne

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

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

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier  
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

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

## PROGRAMMES D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN

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

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

#### Spécifications du programme :

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes :	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ maintien des actifs ;</li> <li>➤ amélioration des équipements et des infrastructures ;</li> <li>➤ expansion du réseau.</li> </ul>	
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 %
	➤ véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus ;	50 %
	➤ nouvelle technologie - repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes ;	75 %
	➤ terrain ;	75 %
	➤ garage, terminus et centre administratif ;	75 %
	➤ stationnement incitatif ;	75 %
	➤ voie réservée ;	75 %
	➤ équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus, équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales ;	75 %
	➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans ;	75 %
	➤ abribus ;	75 %
	➤ support à vélos ;	75 %
	➤ développement du réseau du métro - voitures, équipements et infrastructures ;	100 %
	➤ développement du réseau de trains - voitures, équipements et infrastructures ;	100 %
	➤ maintien et amélioration des services - réseau de trains ;	75 %
	➤ maintien et amélioration des services - réseau du métro ;	75 %
	➤ voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro ;	75 %
	➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite ;	75 %
	➤ prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro.	50 %

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

Le décret 115-2007 concerne la détermination des conditions pour le versement de l'aide financière de la SOFIL. Ce programme, mis en place par les deux paliers gouvernementaux, provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon une entente signée par les deux gouvernements, 411 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 93 millions de dollars provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2006 à 2014, basées sur l'achalandage moyen des quatre dernières années. La part de la STM est établie à 365,7 millions de dollars, qui seront versés au comptant. Le décret spécifie également que l'agglomération de Montréal devra augmenter sa contribution au transport en commun par rapport à celle versée en 2005. La portion versée par les gouvernements sera de 84,5 % alors que celle de l'agglomération de Montréal sera de 15,5 % représentant un montant de 67,1 millions de dollars.

### Spécifications du programme :

Partenaires financiers	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gouvernement fédéral (69 %) ;</li> <li>➤ Gouvernement provincial (15,5 %) ;</li> <li>➤ Agglomération de Montréal (15,5 %).</li> </ul>	
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2006 à 2012	
Admissibilité et % de subvention	<p><b>Actifs admissibles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ bus et minibus urbains neufs ;</li> <li>➤ véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus ;</li> <li>➤ 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 ;</li> <li>➤ terrain ;</li> <li>➤ garage, terminus et centre administratif ;</li> <li>➤ stationnement incitatif ;</li> <li>➤ voie réservée ;</li> <li>➤ 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 ;</li> <li>➤ réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans ;</li> <li>➤ abribus ;</li> <li>➤ support à vélos ;</li> <li>➤ maintien et amélioration des services - réseau du métro ;</li> <li>➤ voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro ;</li> <li>➤ amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite ;</li> <li>➤ prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro ;</li> <li>➤ subvention à l'exploitation - coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats.</li> </ul>	<p><b>Taux</b></p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p> <p>84,5 %</p>

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

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

### Spécifications du programme :

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





## INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

APS	Bus à plancher surbaissé
ASC	Système d'alimentation sans coupure
Comité GPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CSST	Commission de la santé et de la sécurité au travail
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DAT	Distributeur automatique de titres
EMV	Europay, Mastercard et Visa
GPP	Gestion de portefeuille de projets
HASTUS	Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain
HID	High intensity discharge
MPM-10	Matériel pneumatique Montréal 2010
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPALE	Optimisation des processus et activités à l'entretien
PAGAAEE	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
R.E./FIN.	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et information aux voyageurs
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing/progiciel de gestion intégré
SAP IM	Investment Management
SAP PM	Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)
SAP PS	Project System
SAP BI	Outil d'analyse avancée (Business Intelligence)
SCAD	Système de collecte automatique de données
SCAV	Société canadienne d'analyse de la valeur
SIGEP	Système intégré de gestion de projets
SIP	Système information policière
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal
UITP	Union internationale des transports publics