

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS



2014
2015
2016

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2014-2015-2016

Le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal a pris acte du dépôt du programme triennal d'immobilisations pour les années 2014-2015-2016 de la Société de transport de Montréal le 2 octobre 2013.

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



15-140

3.00\$ 2.00\$



Candidat à la certification LEED OR

CENTRE DE TRANSPORT STINSON

La STM vise à obtenir la certification LEED OR pour ce bâtiment, ce qui serait une première au Canada et qui s'inscrit dans l'engagement de la STM à placer le développement durable au cœur de ses actions.



Au nom de la direction exécutive Finances et Contrôle, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du *Programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016*, tout particulièrement les gestionnaires, ainsi que l'ensemble des membres de la direction Budget et Investissements.

Votre collaboration, si enthousiaste et si efficace, votre engagement et vos précieux efforts nous permettent de vous présenter le *Programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016*.

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

MOT DU PRÉSIDENT

Pendant plusieurs décennies, les Québécois ont pris congé d'entretien des routes, des rues, des écoles, des égouts et du métro. Dans ce cas précis, nous avons tardé et même attendu à la toute dernière minute avant de remplacer nos vieilles voitures fabriquées en 1963. Notre propension à préférer la construction à l'entretien, l'inauguration à la consolidation, n'a été remise en cause que par les signes alarmants du vieillissement de nos infrastructures.

J'ai utilisé depuis cinq ans toutes les tribunes publiques qui m'ont été proposées pour rappeler l'extrême importance de remplacer notre matériel roulant et de maintenir en bon état les infrastructures de nos réseaux de métro et de surface. Notre *Plan stratégique 2020* et notre Programme triennal d'immobilisations (PTI) traduisent bien ces priorités. Les investissements nécessaires sont colossaux pour atteindre ces objectifs au moment où l'on nous demande d'accroître l'offre de service du transport collectif afin de répondre aux besoins croissants de mobilité durable dans la région de Montréal.

Si nous n'avons pas les moyens financiers de maintenir en bon état nos actifs, alors ayons la sagesse de ne pas répéter l'erreur de la fuite en avant par la construction de nouvelles infrastructures et la mise en place de nouveaux systèmes, et priorisons l'entretien, le remplacement et le fonctionnement adéquat des réseaux actuels. Si nous n'arrivons pas à identifier une source dédiée, indexée et récurrente pour financer à la fois l'entretien de nos actifs actuels et développer la mobilité durable, alors privilégions l'entretien de nos systèmes et le remplacement de nos voitures de métro et de nos bus. Si nous voulons des résultats concrets et mesurables dans un horizon de 5 à 10 ans, alors priorisons les bus hybrides puis électriques et développons un réseau structurant de voies réservées et de bus à haut niveau de service.

Si nous jugeons que nous n'atteindrons aucun des objectifs économiques, environnementaux et sociaux que nous nous sommes fixés, à moins de consentir un effort financier supplémentaire, alors ayons le courage de réorienter les priorités budgétaires, de dédier des fonds à ce vaste chantier de construction de nouvelles infrastructures de transport collectif, et expliquons à nos concitoyens pourquoi nous prenons ces décisions.

On nous fait craindre l'alourdissement de la dette publique que nous laisserons à nos enfants, mais il y a également un déficit plus pernicieux, celui des infrastructures et des services publics en pleine décrépitude. En plus de devoir vivre avec les problèmes de fiabilité, ils devront s'endetter, ne serait-ce que pour prolonger la durée de vie de ces infrastructures. Il s'agit du pire des deux mondes, soit celui de s'endetter pour faire fonctionner de mauvais services et de mauvais équipements.

Je profite donc de la publication du *Programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016* pour réitérer que nous n'avons toujours pas les sommes nécessaires pour répondre à l'absolue nécessité de maintenir nos actifs. Il est clair que les ressources financières actuelles, incluant les contributions soutenues de la clientèle et des citoyens de l'agglomération de Montréal, demeureront insuffisantes pour atteindre nos objectifs. Seule une source de financement dédiée, indexée et récurrente nous permettra d'accroître la qualité de nos services et d'augmenter notre offre de mobilité.



A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line followed by a large, looped 'M' and 'L'.

Michel Labrecque

Président du conseil d'administration

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le *Programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016* (PTI) s'inscrit dans la foulée de l'ambitieux *Plan stratégique 2020*. Au cours des trois prochaines années, ce sont près de 2,2 milliards de dollars que la STM investira, et ce, principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs ainsi que dans l'amélioration des services offerts à la clientèle. Les investissements se répartissent en 44 projets. Toutefois, quelques grands projets constituent à eux seuls 95 % des investissements, pour un montant de quelque 2 milliards de dollars. Ces principaux projets mèneront, notamment, à l'amélioration de la fiabilité et de la ponctualité du service ainsi que de la qualité de l'information à la clientèle. Ils visent aussi à maintenir un environnement sécuritaire, convivial et agréable et à poursuivre le déploiement du plan d'action sur l'accessibilité universelle.

Afin d'atteindre l'objectif du *Plan stratégique 2020* d'enregistrer 540 millions de déplacements en 2020, la STM injectera près de 56 % de ses investissements dans le remplacement ou l'ajout de matériel roulant (bus et métro), représentant des sommes de 1,2 milliard de dollars. En effet, de 2014 à 2016, la STM dépensera plus de 926,3 millions de dollars pour l'acquisition de voitures de métro AZUR dont le coût global du projet est estimé à 2,2 milliards de dollars. Au cours des trois prochaines années, elle poursuivra son programme d'acquisition de bus et accusera réception de 202 bus à propulsion hybride diesel-électrique dont le coût s'élève à plus de 262,9 millions de dollars.

Une somme de 459,1 millions de dollars a été réservée pour maintenir en bon état ses infrastructures. Afin d'assurer la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouvelles voitures de métro, 33,2 millions de dollars sont prévus pour la modification des ateliers d'entretien et des équipements du métro. Par ailleurs, la STM poursuivra son programme de rénovation des stations en y consacrant plus de 171,6 millions de dollars, dont 56 millions de dollars pour la station Berri-UQAM. Pour le réseau de bus, le nouveau centre Stinson, construit dans l'arrondissement Saint-Laurent, ouvrira ses portes au début de 2014 et pourra abriter 300 bus. Nous entreprendrons par la suite la reconstruction du Complexe Crémazie, un important atelier d'entretien de bus, et y investirons 89,2 millions de dollars. De plus, la Société prévoit allouer 56,3 millions de dollars pour l'ajout de voies réservées comportant des mesures préférentielles pour bus.

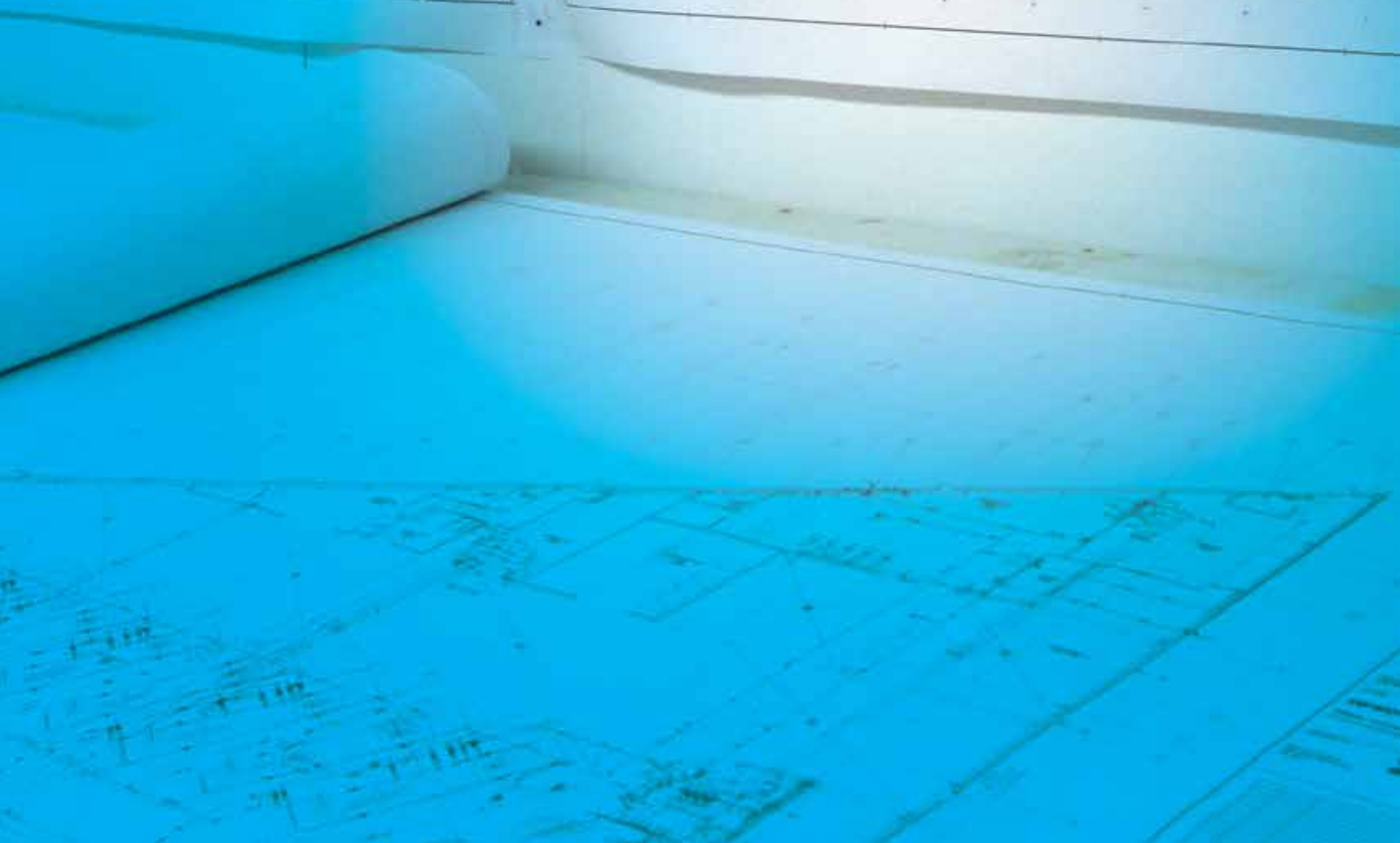
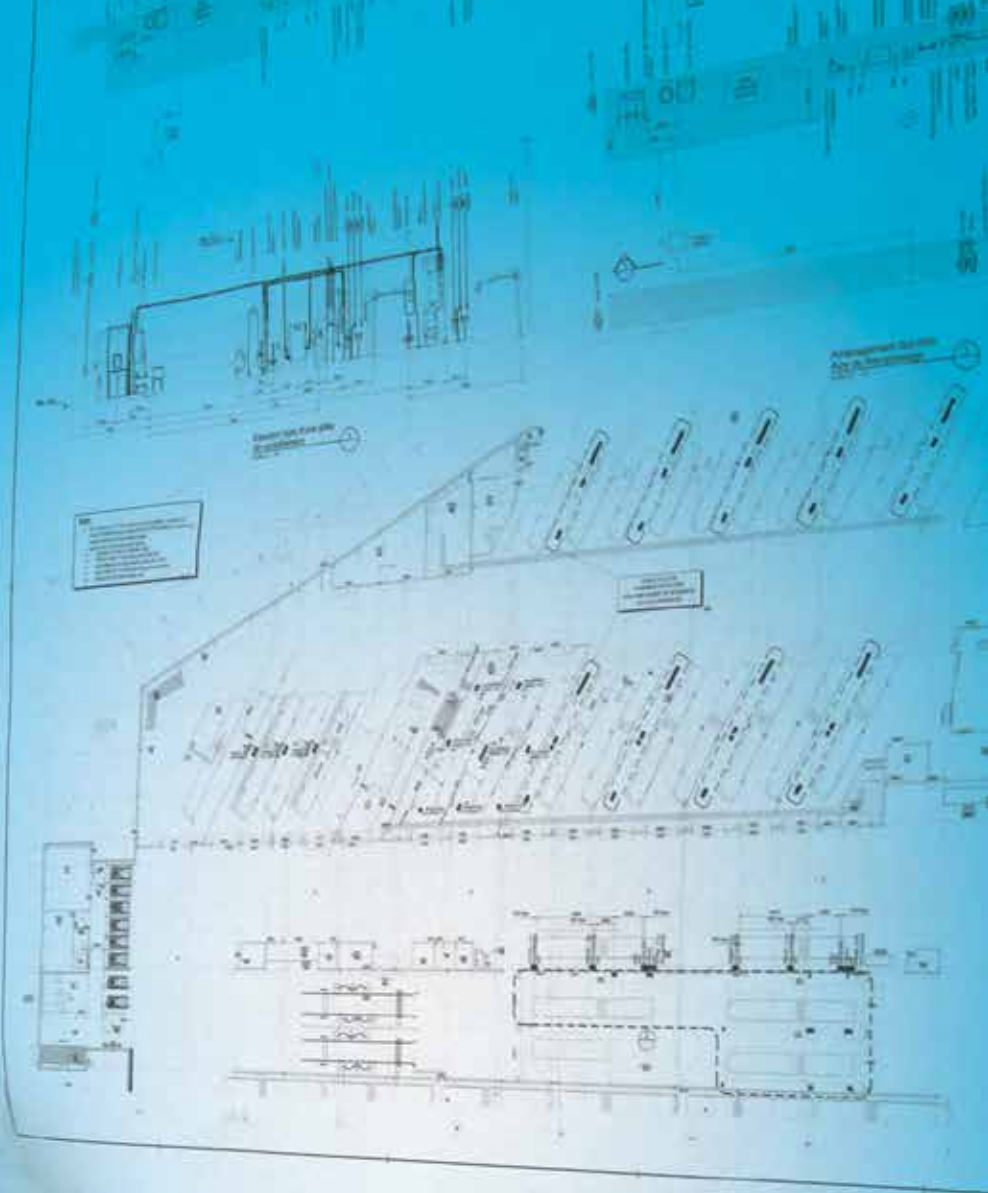
Enfin, la STM investira 478,5 millions de dollars, soit 22 % des dépenses totales, pour de la machinerie, des équipements et de l'outillage. Près de 70 % de ce montant est dédié à la phase III du programme Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial du métro. Le solde servira surtout au projet iBUS.

Tous ces investissements visent la bonne marche des opérations, l'amélioration de notre offre de service ainsi que le développement de nouveaux services. Il va sans dire qu'ils sont essentiels si la STM veut atteindre les objectifs de son *Plan stratégique 2020*. Enfin, je tiens à souligner le travail exceptionnel des employés et de la direction qui sont grandement responsables de la qualité des services de transport collectif offerts à notre clientèle.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carl Desrosiers', written in a cursive style.

Carl Desrosiers
Directeur général



NOTE LIMINAIRE

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

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

Le pourcentage de subvention présenté au bas de chaque fiche de projet représente une estimation du taux prévu de financement par les partenaires, autres que la STM, pour la durée totale du projet et pour l'ensemble des dépenses du projet (capitalisable et non capitalisable).

Tous les projets inscrits au présent Programme triennal d'immobilisations (PTI) — sauf ceux inscrits en annexe sous Projets à l'étude — ont obtenu l'autorisation de débiter la planification de la mise en œuvre par les instances décisionnelles appropriées de la Société.

Les projets terminés en 2013 et avant sont exclus du présent document.

TABLE DES MATIÈRES

● PORTRAIT DE LA STM	
Mission de l'entreprise	11
Comparaison des modes de transport	12
Le conseil d'administration	14
Les comités et leur rôle	15
Le comité de direction	16
● PLAN STRATÉGIQUE 2020	
Mise en contexte	19
Vision de la STM	19
Objectifs du Plan stratégique 2020	20
Priorités et stratégies du Plan stratégique 2020	22
● GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS	
Mise en contexte	25
Objectifs	25
Gouvernance	26
Gestion des bénéficiaires	27
Portefeuille de la STM	27
● PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS	
Volet stratégique / planification	31
Volet opérationnel / adoption	32
● APPROCHE GLOBALE	
Évolution des dépenses d'investissement	35
Sommaire des dépenses d'investissement	36
Synthèse du PTI 2014-2015-2016	37
Analyse des subventions 2014-2015-2016	38
Grands projets d'investissement	39
● IMPACT FINANCIER	
Processus de financement d'un projet	49
Processus d'approbation d'un projet	50
Financement des dépenses d'investissement	52
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement	54
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette	55
● SOMMAIRE SECTORIEL	
Répartition des dépenses d'investissement par secteur	57
Prévision des dépenses d'investissement	58

● RÉSEAU DES BUS	
Actifs au 1 ^{er} avril 2013	61
Sommaire	62
Machinerie, équipement et outillage.....	62
Matériel roulant	63
Patrimoine immobilier et infrastructures	64
Dépenses d'investissement – réseau des bus	66
Fiches de projet	69
● RÉSEAU DU MÉTRO	
Actifs au 1 ^{er} avril 2013	101
Sommaire	102
Machinerie, équipement et outillage.....	102
Matériel roulant	103
Patrimoine immobilier et infrastructures	103
Dépenses d'investissement – réseau du métro.....	104
Fiches de projet	106
● SECTEUR ADMINISTRATIF	
Sommaire	123
Machinerie, équipement et outillage.....	123
Matériel informatique	124
Patrimoine immobilier et infrastructures	124
Dépenses d'investissement – secteur administratif.....	125
Fiches de projet	127
● ANNEXES	
A - Sommaire des projets à l'étude.....	137
B - Projets à l'étude.....	138
C - Principales pratiques de gestion financière entourant les investissements	142
D - Directive sectorielle DS FIN 001	146
E - Programmes d'aide aux immobilisations en transport en commun.....	155
● INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS	163

PORTRAIT DE LA STM

MISSION DE L'ENTREPRISE

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

QUELQUES CHIFFRES

**14^e entreprise
en importance au
Québec**

**PTI
2014-2015-2016
2,2 G\$**

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



Réseau du métro

Le métro comporte quatre lignes qui couvrent 71 km au total et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73, qui ont parcouru 78,2 millions de km en 2012.



Réseau des bus

La STM possède un parc de 1712 bus, dont 8 hybrides et 202 articulés, ainsi que 102 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km². Il compte 219 lignes, dont 167 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, 147,8 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant 130,9 km de voies réservées, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus a atteint 90,1 millions de km en 2012.





Transport adapté

La STM offre un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, plus de 24 000 clients effectuent chaque année plus de 3,1 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie, à l'aide de minibus de la STM et de 14 fournisseurs de services de taxis ordinaires et accessibles.

* En cours de révision

COMPARAISON DES MODES DE TRANSPORT

MODE			
	MINIBUS	MIDIBUS	BUS
	LÉGER	LÉGER	LÉGER

Gabarit (longueur)	8 mètres	8 à 11 mètres	12 mètres
Capacité places assises	8 (6 fauteuils roulants)	20	30
Capacité maximale	8 (19-23 Navette Or)	35	75
Passagers / heure (direction de pointe)	–	De 500 à 750	De 1 000 à 1 500
Distance inter-arrêt	–	De 250 à 500 mètres	De 250 à 500 mètres
Vitesse commerciale	De 16 à 19 km/h	De 10 à 25 km/h	De 10 à 25 km/h
Durée de vie	De 5 à 6 ans	De 12 à 16 ans	16 ans
Émission de GES (g eq. CO₂ / km)	717	Environ 900 (propulsion hybride)	1 453 (propulsion diesel) 1 023 (propulsion hybride)



BUS ARTICULÉ

LÉGER



TROLLEYBUS

LÉGER



TRAMWAY

INTERMÉDIAIRE



MÉTRO

LOURD

18 mètres

18 mètres

(1 élément = 1 voiture)
30 à 40 mètres

1 train = 9 voitures
(lignes verte et orange)

1 train = 6 voitures
(lignes bleue et jaune)

54

54

75

306 (34 par voiture)

105

105

200

1200

De 1 500 à 2 000

De 1 500 à 2 000

De 2 000 à 4 000

De 20 000 à 30 000

De 250 à 500 mètres

De 250 à 500 mètres

De 400 à 500 mètres
entre les stations

950 mètres
entre les stations

De 10 à 25 km/h

De 10 à 25 km/h

De 17 à 25 km/h

De 35 à 38 km/h

16 ans

De 20 à 25 ans

25 ans

40 ans

2 099 (propulsion diesel)
1 561 (propulsion hybride)

Aucune

Aucune

Aucune

LE 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 quatre femmes et six hommes.



Michel Labrecque

Président du conseil d'administration et représentant des clients du transport collectif



Claudia Lacroix Perron

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



Marvin Rotrand

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



Elsie Lefebvre

Conseillère de la Ville de Montréal
district de Villeray
Arrondissement Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension



Richard Bergeron

Conseiller de la Ville de Montréal –
district de Jeanne-Mance
Arrondissement Plateau Mont-Royal



Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal
District Côte-de-Liesse
Arrondissement de Saint-Laurent



Bernard Blanchet

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine



Monica Ricourt

Conseillère de la Ville de Montréal
District Ovide-Clermont
Arrondissement de Montréal-Nord



Edward Janiszewski

Maire de la Ville de
Dollard-des-Ormeaux



Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté

LES COMITÉS ET LEUR RÔLE

Afin de contribuer à la bonne gouvernance de la Société et pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de comités techniques dont chacun est dédié à un domaine d'intervention spécifique. 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 d'experts 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. 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 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'encadrer les fonctions de la Vérification générale de la STM (interne) et d'audit externe et d'assurer le suivi des recommandations émanant de ces fonctions. Ce mandat vise ultimement à contribuer à l'amélioration des moyens et des solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires opérationnelles et administratives de la Société ainsi que de la présentation et de la divulgation de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats.

COMITÉ GOUVERNANCE 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.

LE COMITÉ DE DIRECTION



Carl Desrosiers
Directeur général



Odile Paradis
Directrice principale
Affaires publiques



Michel Lafrance
Directeur exécutif
Activités commerciales
(filiales)



Sylvie Tremblay
Secrétaire générale et
directrice exécutive
Affaires juridiques



Stéphane Forget
Directeur exécutif Relations
externes et Planification
stratégique



Luc Tremblay
Directeur exécutif
et trésorier Finances et
Contrôle



Pierre Dauphinais
Directeur exécutif
Gestion des projets majeurs



Dominique Lemay
Directeur exécutif
Métro



André Poisson
Directeur exécutif
Bus



François Chamberland
Directeur exécutif
Services techniques



Alain Brière
Directeur exécutif
Ressources humaines
et Services partagés



Denise Vaillancourt
Directrice exécutive
Planification, Marketing
et Communications



PLAN STRATÉGIQUE 2020

MISE EN CONTEXTE

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

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.»

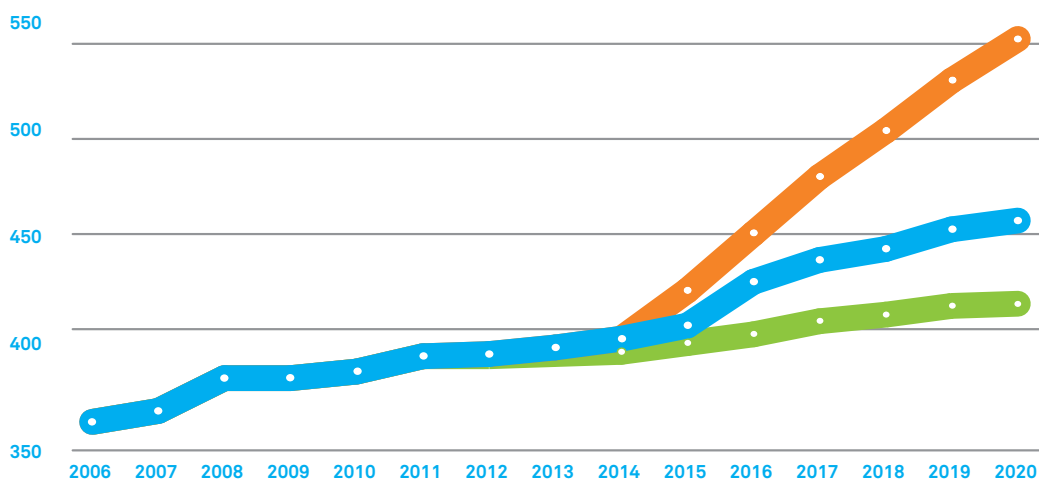
OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

540 millions de déplacements, un objectif ambitieux et durable

Les projections qui suivent furent établies lors de l'élaboration du Plan stratégique original. En premier lieu, 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 de 2006 à 2010. 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.

(en millions de déplacements par année)



VARIATION 2010-2020

- 40 %
Transfert modal 5 %
540 millions de déplacements
- 17 %
Plan de transport de la ville de Montréal 2008
455 millions de déplacements
- 8 %
Offre de service - tendanciel
420 millions de déplacements



← Snowdon
Saint-Michel 5

Cote-Vertu 2

2 Mon



PRIORITÉS ET STRATÉGIES

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



PRIORITÉ 1

Développer les services



PRIORITÉ 2

Améliorer l'expérience client et la mise en marché



PRIORITÉ 3

Attirer, développer et mobiliser les talents

STRATÉGIES

- | | | |
|---|--|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 Rénover, prolonger le réseau de métro et augmenter l'offre de service2 Améliorer l'offre de service tout en diversifiant le réseau de bus3 Mettre en service la première ligne de tramway4 Collaborer à la mise en place de tout projet de transport collectif sur le territoire de l'île de Montréal5 Renforcer l'offre de service en transport adapté | <ol style="list-style-type: none">6 Développer l'image de marque <i>Mieux respirer</i>7 Implanter un programme sur la qualité de service8 Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service9 Améliorer la qualité de l'information à la clientèle10 Offrir un environnement sécuritaire, convivial et agréable11 Appliquer les mesures d'accessibilité universelle12 Diversifier l'offre tarifaire | <ol style="list-style-type: none">13 Déployer des moyens novateurs pour recruter du personnel et développer leurs compétences14 Poursuivre l'effort de mobilisation des employés et des gestionnaires15 Poursuivre la dynamique collaborative des relations de travail16 Contribuer à créer un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif |
|---|--|---|



PRIORITÉ 4

Organiser la gestion des investissements



PRIORITÉ 5

Améliorer davantage la performance



PRIORITÉ 6

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

STRATÉGIES

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

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

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

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

MISE EN CONTEXTE

À la suite d'un exercice d'amélioration de la performance, la STM a créé en 2008 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*.

Cette mesure 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*.

OBJECTIFS

La gestion de portefeuille vise à mettre en priorité les meilleurs projets dont la finalité est de livrer des bénéfices, tout en considérant les contraintes financières et humaines. Plus spécifiquement, la gestion de portefeuille de projets comporte les avantages suivants :

- la correspondance des projets avec les orientations stratégiques;
- l'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 font l'objet d'une autorisation et d'un suivi, selon le processus de gestion de portefeuille de projets. 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.

Cette approche nous a permis de mettre en place des mécanismes de gestion aussi rigoureux qu'innovateurs. Ainsi, en renforçant sa gestion de portefeuille de projets, la STM garantit la mise en priorité de ses projets et permet l'optimisation des bénéfices prévus.

GOUVERNANCE

La mise en place de la gestion de portefeuille de projets a été grandement facilitée par le comité GPP. Composé de membres de la haute direction, ce comité se réunit de 10 à 12 fois par année pour étudier les projets et choisir les meilleurs parmi ceux qui lui sont présentés. La participation et le soutien des membres du comité GPP ont permis de positionner le choix des projets au niveau stratégique, tout en améliorant la gouvernance reliée à l'autorisation des projets.

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



- 1 DÉFINIT L'ORIENTATION DES INVESTISSEMENTS.
- 2 PERMET DE CHOISIR LES MEILLEURS PROJETS.
- 3 ASSURE LA RÉALISATION DES PROJETS SELON LE BUDGET, LE TEMPS ET LA QUALITÉ

GESTION DES BÉNÉFICES

Les opérations courantes permettent la production quotidienne de produits et services ayant des bénéfices (ou valeur) pour la clientèle. Quant à eux, les projets ont pour objectif de créer de nouveaux produits ou services, dont les bénéfices répondent aux objectifs stratégiques de la STM. Ainsi la réalisation des bénéfices est la raison d'être des projets. La gestion des bénéfices permet de:

- déterminer l'envergure du projet et développer le plan de projet;
- vérifier l'atteinte des objectifs stratégiques et financiers;
- s'assurer que les projets du portefeuille génèrent de la valeur;
- optimiser les ressources;
- s'assurer que les résultats sont documentés, mesurés et transférés aux opérations.

Au cours de la dernière année, un processus de gestion des bénéfices a été intégré au cycle de vie d'un projet. Des livrables reliés à la gestion des bénéfices sont prévus dès l'identification du projet. Le plan de réalisation des bénéfices ainsi que la charte de projet sont les deux documents de référence qui devront être mis à jour tout au long du projet et ce, jusqu'au transfert du résultat aux opérations.

Des activités de gestion du changement ont aussi été intégrées au cycle de vie du projet puisqu'elles permettent de mettre en place les conditions facilitant la livraison des bénéfices.

PORTEFEUILLE DE LA STM

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

- Maintenir les actifs
- Développer les services
- Améliorer l'expérience client et la mise en marché
- Attirer, développer et mobiliser les talents
- Améliorer davantage la performance

**DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

Ainsi, chacune des catégories de portefeuille s'arrime à une priorité du *Plan stratégique 2020*. Par contre, la catégorie de portefeuille « Maintenir les actifs » correspond à la priorité « Optimiser la gestion des investissements ». Le nom de cette catégorie de portefeuille a été modifié 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. Par la suite, ces projets sont autorisés et inscrits au portefeuille. Trois fois par année, un rapport de suivi est produit par l'équipe GPP, afin de permettre la prise de décision du comité GPP menant à équilibrer chaque catégorie de portefeuille en maximisant leurs bénéfices. Cette optimisation des investissements est nécessaire pour mieux gérer la dualité entre les besoins du maintien des actifs et ceux du développement ou d'amélioration. Dans le *Plan stratégique 2020*, ces investissements représentent 54 % pour le maintien des actifs et 46 % pour le développement et l'amélioration.

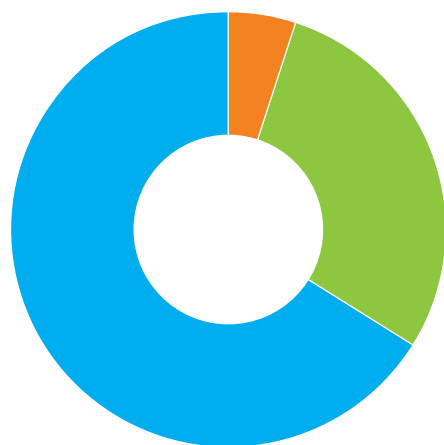
PORTEFEUILLE DE LA STM

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

PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total	%
MAINTIEN								
Acquisition de voitures de métro Azur (MPM-10)	402 933	173 393	381 194	371 717	926 304	278 145	1 607 382	
Modifications des ateliers et des équipements Métro – voitures de métro Azur (MPM-10)	120 978	24 995	5 810	2 374	33 179	117 950	272 107	
Réno-Systèmes – phase III	82 055	113 395	126 794	96 755	336 944	81 001	500 000	
Réno-Infrastructures métro – phase I	48 450	51 578	60 000	60 000	171 578	29 972	250 000	
Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I	19 633	11 500	19 999	24 476	55 975	14 605	90 213	
Remplacement des bus	337 040	224	224	6 803	7 251	194 304	538 595	
Reconstruction du Complexe Crémazie	1 127	13 966	24 776	50 484	89 226	102 405	192 758	
Autres projets	78 133	34 336	15 625	9 248	59 209	11 331	148 673	
Sous-total	1 090 349	423 387	634 422	621 857	1 679 666	829 713	3 599 728	66%
DÉVELOPPEMENT								
Acquisition de voitures de métro Azur (MPM-10) (prolongements et achalandage)	0	0	0	0	0	611 348	611 348	
Infrastructures au Réseau des bus – phase II (Stinson)	153 597	3 761	0	0	3 761	0	157 358	
Programme de mesures préférentielles pour bus	18 938	14 360	23 476	18 485	56 321	36 814	112 073	
Système d'exploitation (iBUS)	38 218	43 285	72 624	15 909	131 818	20 614	190 650	
Autres projets	128 252	68 074	106 071	106 521	280 666	141 425	550 343	
Sous-total	339 005	129 480	202 171	140 915	472 566	810 201	1 621 772	29%
PERFORMANCE								
Remplacement des bus à plancher surbaissé (APS1)	222 353	120	120	0	240	0	222 593	
Autres projets	15 751	13 345	7 956	324	21 625	973	38 349	
Sous-total	238 104	13 465	8 076	324	21 865	973	260 942	5%
TOTAL	1 667 458	566 332	844 669	763 096	2 174 097	1 640 887	5 482 442	100%

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



Maintenir les actifs	66 %
Développer les services	29 %
Améliorer davantage la performance	5 %



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

VOLET STRATÉGIQUE / PLANIFICATION

Le *Plan stratégique 2020* de la STM guide l'élaboration du Programme triennal d'immobilisations (PTI). Avec ces orientations, la Société est en mesure d'élaborer ses besoins en investissements et ce, pour les 10 prochaines années afin de prévoir les projets pour maintenir et développer son patrimoine. La STM revoit systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et des sources de financement des différents projets est établie afin d'élaborer le PTI de la Société.

SCHÉMA DE PLANIFICATION

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

VOLET OPÉRATIONNEL / ADOPTION

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

- des projets autorisés en cours de réalisation ayant fait l'objet d'une mise à jour (besoins, échéanciers);
- de nouveaux projets en cours d'évaluation et n'ayant pas, au moment d'écrire ces lignes, fait l'objet d'une priorisation de la GPP. Il est à noter que ces derniers apparaîtront à l'Annexe B (Projets à l'étude).

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

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

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

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

SCHÉMA DE PLANIFICATION

SÉLECTION, MISE EN PRIORITÉ, AUTORISATION ET SUIVI DES PROJETS PAR LE COMITÉ GPP (EN CONTINU)	RÉVISION ANNUELLE DES BESOINS EN IMMOBILISATIONS SUR 10 ANS AFIN DE CONCRÉTISER LE PLAN STRATÉGIQUE 2020	Janvier – avril
	ÉLABORATION DU PTI	Mai – juin
	INTÉGRATION DES BESOINS FINANCIERS AU BUDGET D'EXPLOITATION DE LA STM	Juillet – août
	DÉPÔT DU PTI AU CA DE LA STM ET APPROBATION	Septembre
	DÉPÔT DU PTI À LA VILLE DE MONTRÉAL ET APPROBATION	Automne
	DÉPÔT DU PTI AU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION DE LA VILLE DE MONTRÉAL ET APPROBATION	Automne
	DÉPÔT DU PTI À LA CMM (PARTIE MÉTRO) ET APPROBATION	Automne
	DÉPÔT DU PTI AU MTQ	

APPROCHE GLOBALE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

De 2004 à 2013, soit sur une période de dix ans, la Société aura investi 3,2 milliards de dollars en immobilisations, alors qu'un montant de 2,2 milliards de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Le fait que plusieurs immobilisations de la Société ont atteint ou atteindront leur durée de vie utile au cours des prochaines années amène une accélération des projets en cours, entre autres pour le remplacement des voitures de métro et l'acquisition de bus. La hausse importante observée en 2015 et 2016 s'explique d'ailleurs par la réception des nouvelles voitures Azur.

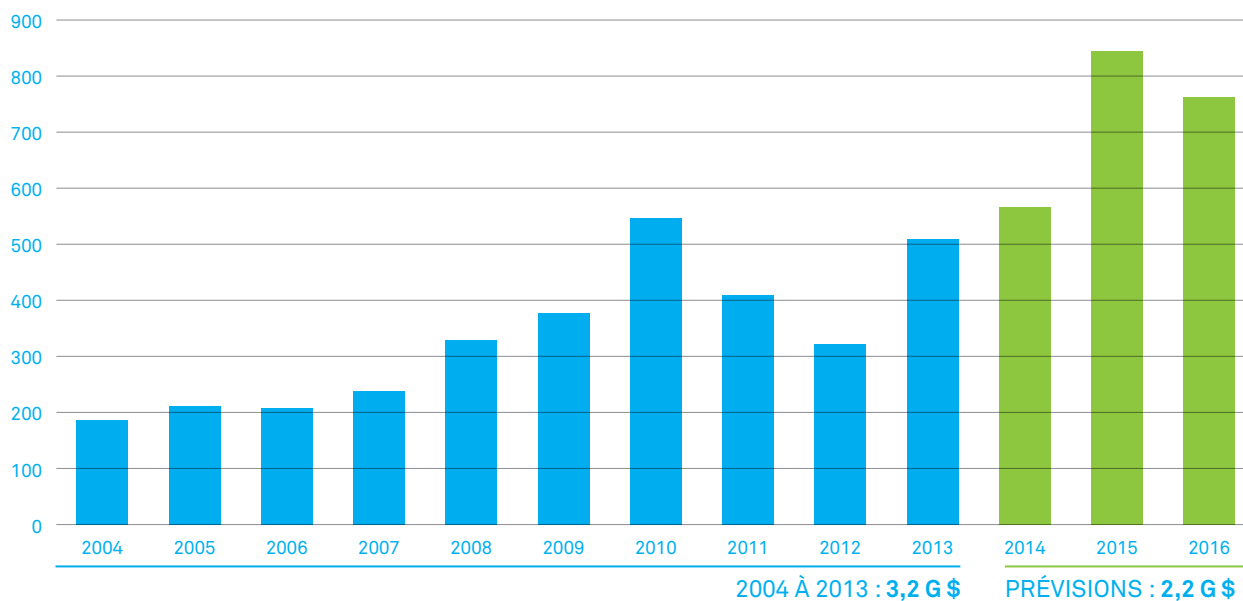
De plus, afin de soutenir la croissance de son achalandage, d'améliorer le service et d'accroître la satisfaction de la clientèle, la STM doit pouvoir compter sur des équipements et des infrastructures fiables et de qualité.

Au réseau des bus, la STM investira, au cours des trois prochaines années, 132 millions de dollars dans le projet iBUS afin d'implanter un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) pour mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service. De plus, la Société investira 264,5 millions de dollars pour l'acquisition de 202 bus hybrides, dont 45 bus articulés, et la mise en service en 2014 de sept midibus entièrement électriques. L'année 2014 marquera également l'ouverture officielle du nouveau centre de transport Stinson, situé dans l'arrondissement Saint-Laurent, alors qu'à l'intérieur de ce PTI, la STM prévoit débiter la reconstruction de son Complexe Crémazie, datant de 1948 au coût de 192,8 millions de dollars.

Pour ce qui est des installations du métro, dont une partie a été inaugurée en 1966 et une deuxième construite entre les années 1976 et 1988, la STM se doit d'investir autant dans ses équipements fixes que dans ses infrastructures. Pour ce faire, trois projets majeurs sont en cours de réalisation : soit le programme Réno-Systèmes, le programme Réno-Infrastructures et la réfection de la station Berri-UQAM.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES

(en millions de dollars)



SOMMAIRE DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total
RÉSEAU DES BUS							
Machinerie, équipement et outillage	53 504	45 501	75 465	18 743	139 709	23 638	216 851
Matériel informatique	933	1 974	3 569	324	5 867	973	7 773
Matériel roulant	673 478	65 240	109 808	115 796	290 844	335 729	1 300 051
Patrimoine immobilier et infrastructures	215 168	52 362	55 828	72 400	180 590	146 497	542 255
	943 083	165 077	244 670	207 263	617 010	506 837	2 066 930
RÉSEAU DU MÉTRO							
Machinerie, équipement et outillage	82 055	113 395	126 794	96 755	336 944	81 001	500 000
Matériel informatique	7 173	1 302	0	0	1 302	0	8 475
Matériel roulant	406 609	175 861	382 094	371 717	929 672	889 493	2 225 774
Patrimoine immobilier et infrastructures	197 331	90 121	86 724	87 361	264 206	163 556	625 093
	693 168	380 679	595 612	555 833	1 532 124	1 134 050	3 359 342
ADMINISTRATIF							
Machinerie, équipement et outillage	1 215	1 867	0	0	1 867	0	3 082
Matériel informatique	27 117	8 753	0	0	8 753	0	35 870
Patrimoine immobilier et infrastructures	2 875	9 956	4 387	0	14 343	0	17 218
	31 207	20 576	4 387	0	24 963	0	56 170
GRAND TOTAL	1 667 458	566 332	844 669	763 096	2 174 097	1 640 887	5 482 442
TOUS LES SECTEURS							
Machinerie, équipement et outillage	136 774	160 763	202 259	115 498	478 520	104 639	719 933
Matériel informatique	35 223	12 029	3 569	324	15 922	973	52 118
Matériel roulant	1 080 087	241 101	491 902	487 513	1 220 516	1 225 222	3 525 825
Patrimoine immobilier et infrastructures	415 374	152 439	146 939	159 761	459 139	310 053	1 184 566
GRAND TOTAL	1 667 458	566 332	844 669	763 096	2 174 097	1 640 887	5 482 442

SYNTHÈSE DU PTI 2014-2015-2016

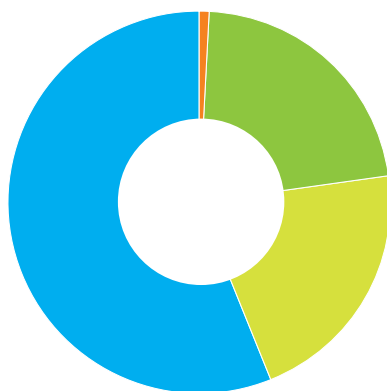
Afin d'atteindre les objectifs d'amélioration du service au cours des prochaines années, le *Plan stratégique 2020* prévoit des investissements de 11,5 milliards de dollars. De ce montant, plus de la moitié sont prévus pour le maintien des actifs. Le PTI 2014-2015-2016 fait partie intégrante du *Plan stratégique 2020* et en assure la continuité. La Société prévoit investir près de 2,2 milliards de dollars au cours des trois prochaines années pour le maintien de ses actifs (77%) et pour son développement (23%). Ces investissements amélioreront, entre autres, la ponctualité des bus, la fiabilité du métro et l'information à la clientèle.

Pour atteindre son objectif de 540 millions de déplacements par année en 2020, la STM injectera près de 56% de ces investissements dans le remplacement ou l'ajout de matériel roulant (bus et métro) soit 1,2 milliard de dollars. L'acquisition des nouvelles voitures Azur, dont les coûts sont estimés à 926,3 millions de dollars pour les trois prochaines années, représente l'élément majeur de cette catégorie. Plus de 262,9 millions de dollars serviront à l'acquisition de 202 bus à propulsion hybride diesel-électrique. Finalement, pour atteindre son objectif d'électrification de son réseau d'ici 2030, la STM investit dans la mise en service de midibus entièrement électriques. Rappelons que grâce au métro de Montréal, 50 % de tous les déplacements sont déjà effectués par un mode de transport électrique.

Une somme de 459,1 millions de dollars sera dédiée au patrimoine immobilier et infrastructures, représentant 21% des investissements totaux de la STM. À la suite de l'acquisition des nouvelles voitures de métro, la STM poursuivra ses investissements significatifs pour la modification des infrastructures afin d'intégrer ce nouveau matériel roulant. Par ailleurs, 171,6 millions de dollars seront investis au cours des trois prochaines années dans la réfection des stations de métro dans le cadre de la phase I du programme Réno-Infrastructures du métro et 56 millions de dollars pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Au réseau des bus, le nouveau centre de transport Stinson ouvrira ces portes au début de l'année 2014 alors que 89,2 millions de dollars seront investis dans les trois prochaines années pour la reconstruction du Complexe Crémazie, un important atelier dédié principalement à l'entretien des bus. À terme, 192,8 millions de dollars seront investis dans ce bâtiment. De plus, au cours des prochaines années, la Société souhaite ajouter plus de 300 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus sur l'île de Montréal. Cet investissement de 56,3 millions de dollars réduira le temps de déplacement de la clientèle tout en améliorant la ponctualité des bus sur les axes à fort achalandage.

Finalement, la STM investira 478,5 millions de dollars, soit 22% des dépenses totales de ce Programme triennal d'immobilisations, pour de la machinerie, des équipements fixes du métro ainsi que pour de l'outillage. Près de 70% de ce montant (336,9 millions de dollars) est dédié à la phase III du 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 surtout au projet iBUS.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE



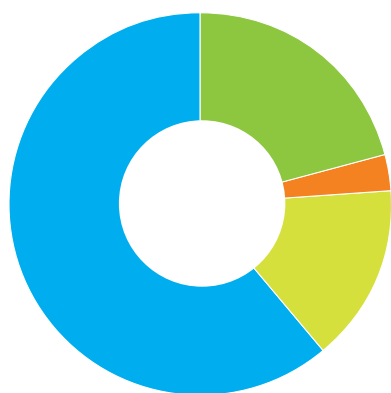
Matériel roulant	56 %
Patrimoine immobilier et infrastructures	21 %
Machinerie, équipement et outillage	22 %
Matériel informatique	1 %

ANALYSE DES SUBVENTIONS 2014-2015-2016

La majorité des projets étant 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 79 % des dépenses d'investissement de la Société, représentant plus de 1,7 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 15 % et celle de l'agglomération de Montréal de 3 %. La STM financera la presque totalité de la différence, soit 21 % des investissements, correspondant à un montant de 471 millions de dollars pour la période de 2014 à 2016.

<i>(en milliers de dollars)</i>	2014	2015	2016	Total	%
SUBVENTIONS DE NOS PARTENAIRES					
Gouvernement provincial	316 469	514 438	489 579	1 320 486	61 %
Gouvernement fédéral	92 415	129 392	97 034	318 841	15 %
Agglomération de Montréal	16 673	26 777	19 910	63 360	3 %
SOUS-TOTAL	425 557	670 607	606 523	1 702 687	79 %
FINANCEMENT DE LA STM					
Dépenses d'exploitation	12 570	8 119	3 330	24 019	1 %
Fonds de roulement	2 051	0	0	2 051	0 %
Sur emprunt	126 154	165 943	153 243	445 340	20 %
SOUS-TOTAL	140 775	174 062	156 573	471 410	21 %
TOTAL	566 332	844 669	763 096	2 174 097	100 %

SOMMAIRE DU FINANCEMENT



■ Gouvernement provincial	61 %
■ Gouvernement fédéral	15 %
■ Agglomération de Montréal	3 %
■ STM	21 %

GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

Les investissements prévus au présent PTI se répartissent sur 44 projets. Toutefois, quelques grands projets totalisent 95 % des investissements, pour un montant d'environ 2 milliards de dollars. Ces projets sont essentiels à la poursuite des activités de la STM et sont les assises de son *Plan stratégique 2020*.

(en milliers de dollars)

	2014	2015	2016	Total
1. ACQUISITION DE VOITURES DE MÉTRO AZUR (MPM-10)	198 388	387 004	374 091	959 483
Acquisition de voitures de métro Azur (MPM-10)	173 393	381 194	371 717	926 304
Modifications des ateliers et des équipements Métro	24 995	5 810	2 374	33 179
Voitures de métro Azur (MPM-10)				
2. RÉNO MÉTRO	164 973	186 794	156 755	508 522
Réno-Infrastructures métro – phase I	51 578	60 000	60 000	171 578
Réno-Systèmes – phase III	113 395	126 794	96 755	336 944
3. iBUS	43 285	72 624	15 909	131 818
Système d'exploitation (iBUS)	43 285	72 624	15 909	131 818
4. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS	14 360	23 476	18 485	56 321
Programme de mesures préférentielles pour bus	14 360	23 476	18 485	56 321
5. CENTRES DE TRANSPORT	17 727	24 776	50 484	92 987
Infrastructures au Réseau des bus – phase II (Stinson)	3 761	0	0	3 761
Reconstruction du Complexe Crémazie	13 966	24 776	50 484	89 226
6. RÉFECTION MAJEURE DE BERRI-UQAM	11 500	19 999	24 476	55 975
Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I	11 500	19 999	24 476	55 975
7. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE	51 449	99 773	113 323	264 545
Acquisition des bus hybrides articulés 18 mètres (60 pi) 2013-2018	6 011	29 094	63 335	98 440
Acquisition des bus hybrides 12 mètres (40 pi) 2012-2017	43 182	70 257	49 988	163 427
Mise en service d'une desserte propre avec midibus électriques	2 256	422	0	2 678
Total des grands projets	501 682	814 446	753 523	2 069 651
Total des investissements	566 332	844 669	763 096	2 174 097
Pourcentage des grands projets	89 %	96 %	99 %	95 %



GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

NOUVELLES VOITURES DE MÉTRO AZUR

Le projet vise l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer les 342 MR-63 et d'assurer les besoins futurs ayant trait à la croissance de l'achalandage (63 voitures) et aux prolongements de métro (63 voitures). Avec ce matériel roulant du 21^e siècle, la STM pourra accroître de quelque 10 % la capacité de transport et améliorer de façon significative l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie. Le renouvellement et l'accroissement du parc de voitures du métro sont essentiels au *Plan stratégique 2020*, qui a pour objectif l'augmentation de l'achalandage et l'amélioration de la fiabilité du service.

Depuis 2010, la STM a entamé des travaux préparatoires à l'arrivée des nouvelles voitures, notamment le réaménagement majeur de l'Atelier de petite révision Youville, la conception et la mise en service de simulateurs de conduite compacts pour les opérateurs, le rehaussement de certains quais des stations devant être munies d'ascenseurs, la correction d'interférences d'équipements en tunnel avec les prochaines voitures, la transformation des programmes de formation nécessaires à l'exploitation des prochains trains utilisant une technologie de simulation et d'apprentissage en ligne, la finalisation de la conception du système radio à large bande (SRLB) et le début des travaux d'installation en tunnel. Le présent PTI prévoit des investissements de l'ordre de 926,3 millions de dollars pour les trois prochaines années sur un budget global de 2,2 milliards de dollars.

Rappelons que le train prototype de neuf voitures sera soumis à différents tests dans le réseau de la STM à la fin de 2013, pour une période variant de six mois à un an.

RÉCEPTION DES VOITURES ⁽¹⁾	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
	63	108	108	108	81	468

RÉNO-MÉTRO

Regroupés sous le vocable Réno-Métro, les programmes Réno-Infrastructures métro – phase I et Réno-Systèmes – phase III permettent d'effectuer des travaux de modernisation du réseau de métro, qui visent l'amélioration et le maintien en bon état des équipements fixes et des infrastructures.

Réno-Infrastructures

La première phase du programme Réno-Infrastructures vise principalement des investissements jugés prioritaires, notamment de travaux d'amélioration de l'accessibilité et de réfections majeures en tunnel. Dans le cadre de ce programme, la STM prévoit des investissements totaux de 250 millions de dollars, dont 171,6 millions de dollars seront déboursés entre 2014 et 2016.

Réno-Systèmes

La phase III du programme Réno-Systèmes a pour objectif de remplacer ou de remettre à niveau les équipements fixes directement liés à l'exploitation, soit les installations motorisées, les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains et les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation. Les investissements totaux prévus sont de 500 millions de dollars, dont 336,9 millions de dollars seront déboursés au cours des trois prochaines années.

⁽¹⁾ Selon le contrat, à raison d'un train (9 voitures) par mois.

GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

iBUS

La STM a octroyé en septembre 2012 le contrat pour l'acquisition et la mise en service d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV), qui constitue l'élément central du projet iBUS, prévu au *Plan stratégique 2020*. Ce contrat comprend la fourniture de la solution technologique (GPS, logiciels, ordinateurs de bord, consoles, systèmes audio), les afficheurs, les bornes d'information, le système de radiocommunication et l'installation. Ainsi, la STM procédera, vers la fin de 2014, à l'installation graduelle du SAEIV dans ses bus et ses véhicules de service, et ce, après les phases de conception et une période de tests et d'essais. Le présent PTI comprend des investissements de 131,8 millions de dollars au cours des trois prochaines années sur des investissements totaux de 191 millions de dollars.

Grâce à ce projet, les usagers du service de bus pourront connaître les ajustements apportés aux horaires et aux parcours, et avoir accès à l'information sur l'heure de passage réelle d'un bus à un arrêt, sur les perturbations de service et les trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt pour les passagers à bord d'un véhicule. De plus, la STM pourra améliorer la ponctualité des bus avec une gestion du parc en temps réel, augmenter la vitesse commerciale sur les voies express et réservées, assurer une meilleure coordination avec le réseau de métro et les trains de banlieue, et améliorer la sécurité des chauffeurs et de la clientèle.

En plus de l'implantation de iBUS, la STM va acquérir un système de comptage automatisé et d'acquisition des données (SCAD) installé dans l'ensemble du parc de bus qui permettra d'optimiser la planification, d'exercer un contrôle rigoureux des coûts tout en améliorant la satisfaction de la clientèle, notamment en réduisant l'entassement des usagers dans les bus. Le projet représente des investissements totaux de 7,8 millions de dollars, dont 5,9 millions de dollars prévus au présent PTI.

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS

Le programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) permet d'améliorer la qualité de service, la rapidité et la fiabilité du réseau de bus. Ce programme consiste à implanter, d'ici 2020, 370 kilomètres de voies comportant des mesures préférentielles sur l'île de Montréal. Déployé en deux temps, le programme prévoit d'abord la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires sur l'île de Montréal et par la suite l'implantation d'un système de détection des bus en temps réel. Les investissements seront de l'ordre de 112 millions de dollars.

À la fin de 2012, l'île de Montréal comportait 147,9 km de voies réservées. Pour l'année 2013, un ajout de 55 km est prévu. Afin d'atteindre son objectif de 370 km de voies comportant des mesures préférentielles en 2020, la STM compte ajouter 126 km au cours des trois prochaines années, portant ce nombre à 329 km à la fin de 2016.



150 René-Lévesque

31-227

22

31-227

NOVABUS

UN B
DE M

GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

CENTRES DE TRANSPORT

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

Construction du centre de transport Stinson

La première phase du projet du Centre de transport Stinson s'est terminée en 2012 selon les échéanciers et les budgets prévus. Cette phase consistait en la préparation et la décontamination du terrain, la démolition des bâtiments et la construction des fondations périmétriques.

La deuxième phase, qui a débuté vers la fin de 2012, consiste en la construction du bâtiment et à son aménagement extérieur en vue d'une mise en service en janvier 2014. Situé dans l'arrondissement de Saint-Laurent, en bordure des rues Stinson et Montpellier, ce bâtiment de deux étages, d'une superficie totale de plancher de 38400 m², abritera 300 bus, soit 200 bus réguliers et 100 bus articulés, et pourra accueillir plus de 750 employés. Il s'agit du seul centre de transport où la circulation des véhicules se fera entièrement à l'intérieur du bâtiment. C'est également le premier bâtiment de la STM où des principes d'accessibilité universelle sont intégrés dès la construction. La STM vise à obtenir l'accréditation LEED Or pour ce bâtiment, ce qui serait une première au Canada et qui s'inscrit dans l'engagement de la STM à placer le développement durable au cœur de ses actions. L'investissement total de ce projet est de 157,4 millions de dollars et la construction sera finalisée en 2014.

Reconstruction du Complexe Crémazie

Construit en 1948, le Complexe Crémazie est un atelier d'entretien de bus abritant des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de ré-usinage de pièces. Ce bâtiment nécessite des travaux importants afin de le rendre conforme aux normes actuelles et adapté aux besoins d'entretien actuels et futurs. Les travaux de reconstruction du Complexe Crémazie sont prévus pour 2015 et se termineront en 2019. Le complexe, qui aura alors une superficie de 37 200 m², permettra une optimisation des activités mesurables, entre autre, par des gains de capacité d'entretien, un meilleur contrôle des inventaires et des flux de marchandises et un accroissement de la mobilisation des employés. Ces améliorations devraient engendrer des économies récurrentes annuellement en plus d'éviter certains coûts d'exploitation. L'enveloppe budgétaire totale prévue pour ce projet est de 192,8 millions de dollars. La STM vise également l'obtention de la certification LEED Or pour ce bâtiment.

GRANDS PROJETS D'INVESTISSEMENT

RÉFECTION MAJEURE DE LA STATION BERRI-UQAM

La STM a débuté en 2010 une importante cure de rajeunissement de la station la plus achalandée du réseau qui compte 12,7 millions d'entrées par année. Les travaux de rénovation visent notamment le retrait et la stabilisation de la majorité des murs de blocs et des différents parements architecturaux, ainsi que de certains plafonds dans les zones accessibles au public. Les pastilles grises, qui habillaient cette station centrale depuis son inauguration en 1966, ont disparu progressivement pour laisser place à un fini temporaire.

À la suite de cette première étape, la STM procédera à la réfection de la majorité des composantes mécaniques, électriques et architecturales de la station. L'ensemble des travaux intérieurs (phase 1), qui représentent au total des investissements de 90,2 millions de dollars, dont 56 millions de dollars seront déboursés au cours des trois prochaines années, permettront notamment la mise en évidence de la signalétique, tout en respectant la valeur patrimoniale de la station. Par ailleurs, des travaux de réfection, touchant entre autres la membrane d'étanchéisation et les alentours de la station, seront réalisés dans le cadre d'une phase ultérieure du programme Réno-Infrastructures.

ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE

En vue de répondre à l'objectif qu'elle s'est fixée dans son *Plan stratégique 2020*, soit de se doter uniquement de véhicules électriques à partir de 2025, la STM prévoit la réalisation de plusieurs projets liés à différents modes de propulsion (hybride et électrique rechargeable). Au cours des trois prochaines années, la STM va acquérir 202 bus à propulsion hybride. De plus, elle mettra en service en juin 2014 une desserte avec des bus à motorisation électrique comprenant notamment l'acquisition et la mise en service de sept midibus électriques de 30 passagers. Une enveloppe budgétaire de 288,4 millions de dollars est prévue au présent PTI pour ces projets sur des investissements totaux de 643,3 millions de dollars.



222

ST-2037

STON
EQUIPMENT
101-421

OKTU 112009 7
22G 1



IMPACT FINANCIER

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

Une fois le pouvoir d'emprunt accordé par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et l'autorisation de subvention obtenue, la STM finance ses projets d'investissement par des émissions de dette, auprès de Financement-Québec et de la Ville de Montréal.

Volet règlement d'emprunt

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

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

Volet subventions

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

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

En moyenne, il s'écoule une période variant entre un an et trois ans entre la décision du conseil d'administration d'approuver un projet et le début des travaux.

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET

PHASES	IDENTIFICATION	DÉFINITION (3 À 6 MOIS)	PRÉPARATION DE LA
PROJET	Le promoteur identifie le projet. La GPP évalue et priorise le projet.	Le CGPP approuve le projet et ses modifications et informe le CODIR des décisions. Le CODIR informe le CMAPME et le CA STM des décisions du CGPP . SI PROJET > 15 M\$: Le CMAPME recommande les projets au CA STM .	1 À 4 MOIS
			Le CA STM entérine les recommandations du CMAPME . Le CA STM prend acte du dépôt du PTI et approuve ses modifications, au besoin.
FINANCEMENT			
SUBVENTION			
DURÉE CUMULATIVE		0	6
			10

- CA STM Conseil d'administration de la STM
- CGPP Comté de la gestion du portefeuille de projet / Comité de la GPP
- CODIR Comité de direction
- CMAPME Comité de maintien des actifs, projets majeurs et environnement
- CE Ville Comité exécutif de la ville de Montréal
- C Agglo Conseil d'agglomération

MISE EN ŒUVRE (7 À 28 MOIS)

MISE EN ŒUVRE

Les instances appropriées de la STM octroient des contrats/mandats de travaux et réalisent le projet.

OCTROI DES CONTRATS

Grille de pondération
Appel d'offres public/sur invitation/gré à gré
Dépôt des soumissions
Analyse des soumissions
Recommandation à l'instance
Approbation de l'instance
Attribution du contrat

RÉALISATION DU PROJET

Réalisation des travaux
Gestion et suivi du contrat/mandat

3 À 6 MOIS

PROJET FINANCÉ PAR RÉGLEMENT D'EMPRUNT (RE)

Le **CA STM** adopte le RE.
Le **CE de la Ville** recommande le RE au C Agglo.
Le **C Agglo** approuve le RE.
Si est un projet Métro financé sur > 5 ans: Le **CA CMM** approuve le RE.
Le **MAMROT** approuve le RE.

6 À 24 MOIS

PROJET SUBVENTIONNÉ

Si par le PAGTCP:
Le **Conseil du Trésor** approuve les projets inscrits au PQI du MTQ.
Si par la SOFIL:
Le **MTQ** transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL.
La **DE Finances et Contrôle** soumet une demande de subvention finale ou de principe au MTQ.
Le **MTQ** autorise la réalisation du projet et accorde la subvention.

10

16

34

MOIS

CA CMM	Conseil d'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal
DE	Direction exécutive
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec

FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	2014	2015	2016	Total
FINANCEMENT AU COMPTANT				
Non capitalisable				
Budget d'exploitation	11 812	8 119	3 330	23 261
Capitalisable				
Fonds de roulement	2 051	0	0	2 051
Budget d'exploitation	758	0	0	758
Gouvernement provincial – subvention au comptant	24 407	40 921	32 839	98 167
Gouvernement fédéral – subvention au comptant	32 823	54 391	41 292	128 506
Agglomération de Montréal – subvention au comptant	16 673	26 777	19 910	63 360
Sous-total	88 524	130 208	97 371	316 103
FINANCEMENT SUR EMPRUNT				
Non subventionné	126 154	165 943	153 243	445 340
Subventionné	351 654	548 518	512 482	1 412 654
Sous-total	477 808	714 461	665 725	1 857 994
FINANCEMENT TOTAL	566 332	844 669	763 096	2 174 097

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

Cote-Vertu
Montmorency ↓



IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

SUR L'ENDETTEMENT

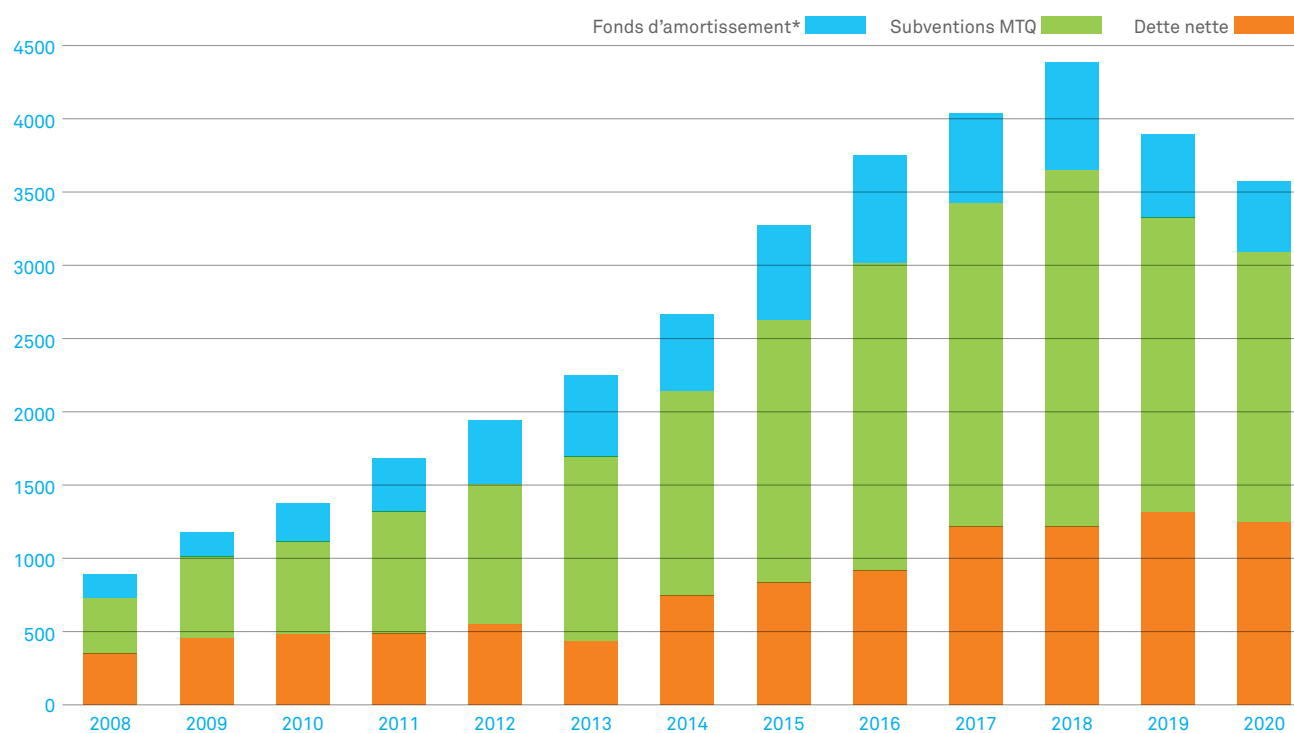
Le financement d'une partie des dépenses capitalisables se fait par émission de dette. Depuis juillet 2013, la portion subventionnée des projets est financée auprès de Financement Québec, alors que la portion non subventionnée est financée auprès de la Ville de Montréal.

De 2008 à 2013, la dette brute s'est accrue de 1,4 milliard de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuelle moyenne de 22,8%. Pour les trois prochaines années, elle augmentera de 1,5 milliard de dollars, soit un taux de croissance de 22,2%. Cette augmentation est atténuée par le financement au comptant de certains projets, provenant des programmes de subventions fédéral, provincial et municipal.

Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 436,8 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2013 pour atteindre 917,1 millions de dollars au 31 décembre 2016. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT

(en millions de dollars)



	RÉEL					PRÉVISIONS							
(en millions de dollars)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fonds d'amortissement*	158,8	169,2	261,1	366,4	435,2	555,9	523,0	648,3	732,4	613,1	732,8	571,1	481,5
Subventions MTQ	377,4	558,4	629,0	833,3	954,6	1 256,9	1 395,0	1 794,0	2 100,5	2 209,2	2 434,7	2 012,8	1 842,0
Dette nette	351,1	454,3	484,4	484,7	550,4	436,8	745,7	834,6	917,1	1 215,1	1 217,7	1 313,5	1 248,2
Total	887,3	1 181,8	1 374,5	1 684,4	1 940,2	2 249,6	2 663,7	3 276,8	3 750,0	4 037,3	4 385,2	3 897,3	3 571,7

* Un fonds d'amortissement est prévu pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un (1) an afin de pouvoir en assurer le remboursement complet à l'échéance.

IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

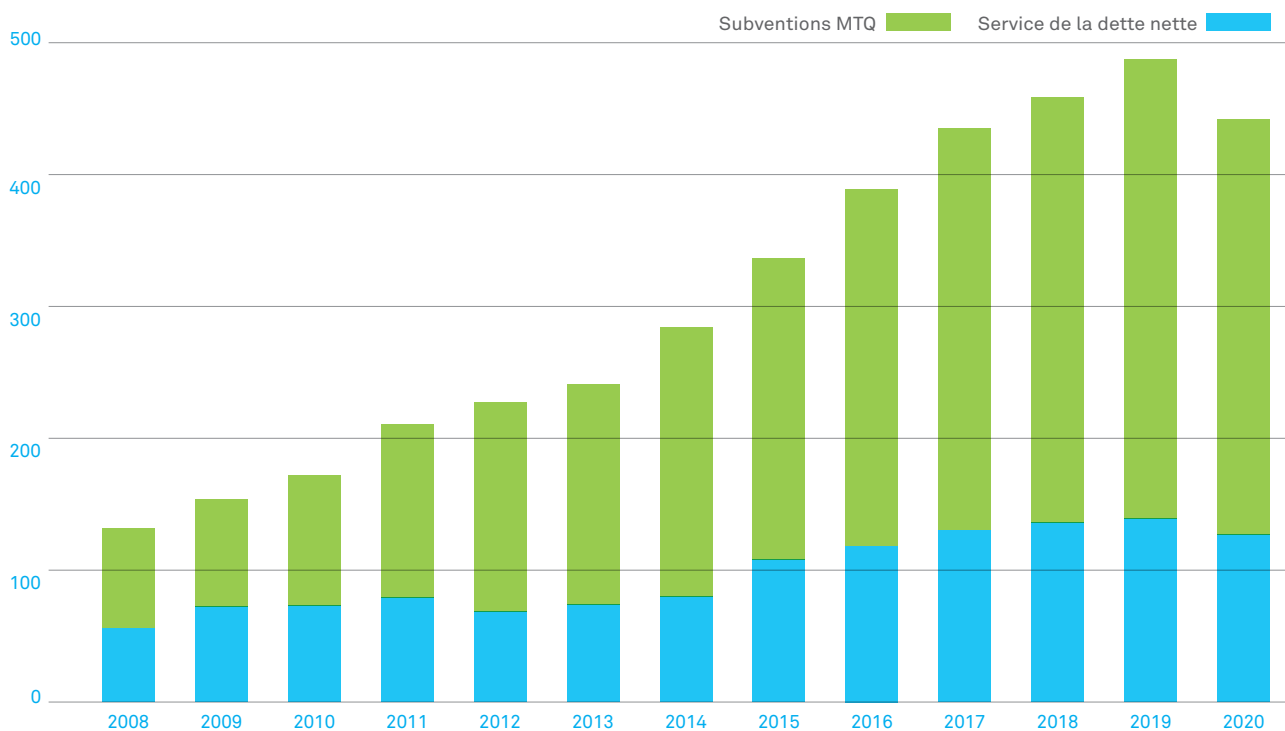
SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 74,3 millions de dollars en 2013 pour atteindre 118,3 millions de dollars en 2016. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 20,4 % par rapport à 20,7 % pour la période de 2008 à 2013. Durant cette même période, le service de la dette net a représenté, en moyenne, 6,0 % des dépenses d'exploitations nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires). En 2016, ce ratio devrait se situer à 8,1 %. Ces prévisions respectent la cible que la STM s'est fixée, conformément à sa politique de gestion de la dette à long terme, en ce qui a trait au ratio relié à l'endettement. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est de 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 60,0 % (pour la période de 2008 à 2013) à 69,6 % pour les trois prochaines années.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)



PRÉVISIONS

(en millions de dollars)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Service de la dette brut	131,2	153,7	172,4	210,3	226,9	241,2	284,3	336,3	388,6	435,0	458,9	487,8	442,0
Subventions MTQ	75,2	81,3	99,2	131,3	158,6	166,9	204,0	228,4	270,4	304,7	322,6	348,7	315,1
Service de la dette net	56,1	72,4	73,2	79,0	68,4	74,3	80,3	107,9	118,3	130,2	136,3	139,1	126,9

SOMMAIRE SECTORIEL

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR

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

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

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

le secteur Administratif, qui inclut des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et infrastructures qui ne peuvent être identifiés spécifiquement aux Réseau des bus ou Réseau du métro.

PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

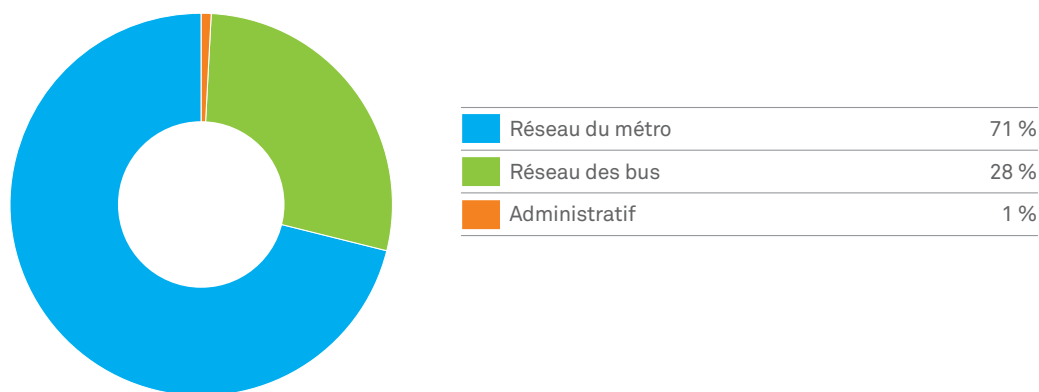
De 2014 à 2016, la proportion des investissements consacrés au Réseau du métro sera de 71 % et de 28 % pour le Réseau des bus. Le secteur Administratif ne représentera que 1 % des dépenses d'investissement.

Afin d'assurer la livraison d'un service de qualité et ce, toujours dans le but d'améliorer la satisfaction de la clientèle, plus de 617 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour l'acquisition de bus, la mise en place de mesures préférentielles, le système d'exploitation (iBUS), ainsi que le projet de reconstruction du Complexe Crémazie. Ces quatre projets représentent plus de 87 % des investissements totaux de ce secteur.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 1,5 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, Réno Systèmes, Réno-Infrastructures métro et la réfection de la station Berri-UQAM. Ces quatre projets majeurs représentent plus de 99 % des investissements totaux du Réseau du métro.

Les projets du secteur Administratif représentent 1 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 25 millions de dollars. Toujours soucieuse d'améliorer sa performance, la STM compte investir dans plusieurs projets, dont celui de la Prestation électronique de services de billettique par Internet permettant à la clientèle d'acheter ses titres dans le confort de leur foyer. D'autres investissements sont prévus au chapitre de l'optimisation des espaces de travail, la mise à niveau du parc informatique et des logiciels, ainsi que les infrastructures technologiques de la STM. Ces différents projets contribuent à assurer la saine gestion financière de l'entreprise.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR





RÉSEAU DES BUS

ACTIFS AU 1^{er} AVRIL 2013

RÉSEAU DES BUS

- 8** centres de transport — **7** bus — **1** minibus TA — **+1** centre de transport Stinson prévu en 2014
- 186** positions de vérins
- 1712** bus — **1502** standards (40 pieds) — **202** articulés (60 pieds) — **8** hybrides (40 pieds)
- 98** minibus
- 7** midibus électriques (prévus en 2013)
- 5** terminus
- 2** boucles de terminus
- 8989** arrêts de bus
- 986** abribus
- 358** véhicules routiers
- 46** véhicules de travaux
- 8** remorques
- 419** portes de garage
- 139** équipements de manutention et levage mobiles
- 31** équipements d'entretien mobiles

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

- 1886** boîtes de perception bus
- 619** terminaux de ventes de titres (détaillants)

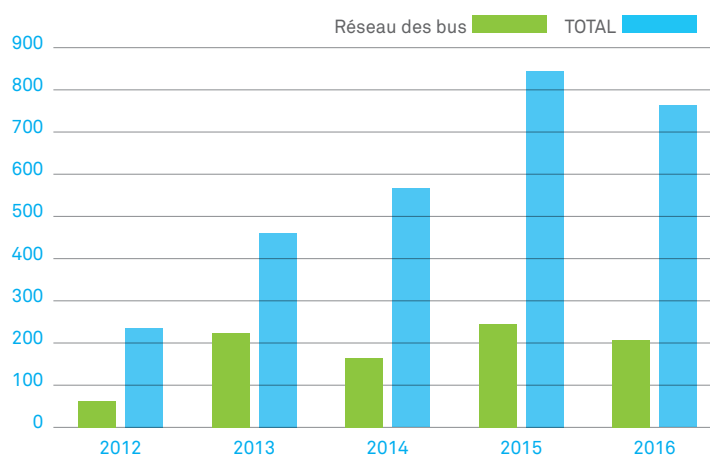


SOMMAIRE

Au Réseau des bus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 617 millions de dollars et représentent 28 % des dépenses d'investissement de la STM. De ces investissements, 47 % (290,8 millions de dollars) serviront au remplacement et à l'ajout du matériel roulant, alors que 29 % (180,6 millions de dollars) seront affectés aux infrastructures. Le remplacement ou la mise à niveau des équipements et outillage ainsi que le projet 100 % SCAD représentera 24 % des investissements (145,6 millions de dollars).

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

(en millions de dollars)



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 139,7 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Dans cette catégorie, nous retrouvons principalement le projet Système d'exploitation (iBUS) (131,8 millions de dollars). Ce projet consiste à implanter un système de communication où la répartition des communications, la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information à la clientèle en temps réel font appel à des outils informatisés. Le déploiement d'un tel système intégré s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle.

Aussi, 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, la majorité des centres de transport seront touchés par ce projet de remplacement et les coûts estimés pour cette même période sont de 7,5 millions de dollars.

MATERIEL ROULANT

L'achat de bus constitue un investissement majeur pour la Société. À l'heure actuelle, l'entreprise acquiert des bus à plancher surbaissé de 12 mètres (40 pieds) et des bus articulés de 16 mètres (60 pieds). Les véhicules à plancher surbaissé ont été retenus afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes à mobilité réduite. Les bus articulés de 16 mètres sont utilisés pour améliorer le service sur les axes ayant un fort achalandage. Le tableau suivant présente l'état du parc de bus à la STM :

Année	Nombre de bus	Pourcentage de variation de la flotte	Âge moyen des bus	Nombre de bus de 16 ans et +
2008	1 671		8,78	89
2009	1 680	1 %	8,48	86
2010	1 680	0 %	6,11	156
2011	1 680	0 %	4,34	0
2012	1 712	2 %	5,26	0
2013	1 774	4 %	6,05	29
2014	1 759	-1 %	6,67	0
2015	1 840	5 %	7,35	0
2016	1 930	5 %	7,99	0
		Accroissement sur la période	15 %	

Entre 2014 et 2016, la Société investira 262 millions de dollars pour l'acquisition de 202 bus hybrides diesel-électriques, dont 45 bus articulés (voir tableau ci-dessous). De plus, la STM mettra en service sept midibus entièrement électriques dans le secteur du Vieux-Montréal en 2014. Ces investissements sont conformes au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports du Québec.

BUS HYBRIDES (AJOUT)	2014	2015	2016	TOTAL
Bus 12 mètres (40 pieds)	31	66	60	157
Bus articulés 18 mètres (60 pieds)		15	30	45
TOTAL	31	81	90	202

Au chapitre des acquisitions de minibus, la STM prévoit en acheter 30 pour un total de 5,3 millions de dollars. De ce nombre, 26 serviront à remplacer des minibus au Centre de transport adapté qui auront atteint la fin de leur vie utile, les quatre derniers serviront au service Navette Or.

Finalement, un montant de 20,3 millions de dollars sera investi pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

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

La STM investira un montant de 180,6 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des bus de 2014 à 2016.

Parmi ces projets, soulignons l'ouverture du centre de transport Stinson en 2014 qui répondra aux besoins générés par l'ajout de bus dans le cadre du PAGASTC. Avec une capacité de 200 bus standard et de 100 bus articulés, ce nouveau centre de transport optimisera la répartition des bus sur le réseau.

Deux projets majeurs représentent plus de 82 % des investissements de cette catégorie, soit les projets de maintien et de reconstruction du Complexe Crémazie (92,3 millions de dollars) et le Programme de mesures préférentielles pour bus (56,3 millions de dollars).

Pour augmenter la rapidité, la fluidité et la ponctualité des bus en vue de réduire le temps de déplacement de la clientèle, la STM prévoit implanter des mesures préférentielles pour bus sur plus de 300 kilomètres de voies dans l'île de Montréal.

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira plus de 15,7 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans la réfection de ses centres. Les travaux toucheront de nombreux éléments tels que le pavage, l'architecture, la structure, la mécanique du bâtiment, la mécanique générale, l'électricité et la sécurisation de certains équipements ou composants.

Trois terminus seront construits au coût de 12,5 millions de dollars d'ici 2015, soit les terminus Elmhurst, Lafleur-Newman et Radisson. L'aménagement du terminus Elmhurst sera revu grâce à l'acquisition d'un terrain qui permettra d'actualiser sa configuration qui date des années 1900.



Comptes et Numéros pour consultation

AUTOBUS 514 288-6287 63883

15	80	150	350
Small Card	Full Card	Senior Card	EV

M info

7057

BUS 6043



DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total
<i>(en milliers de dollars)</i>										
MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE										
No	520210	Remplacement ou réparation	Cap	1535	442	0	0	442	0	1 977
Fiche	BUS-01	des équipements de production	Non cap	166	0	0	0	0	0	166
R.E./FIN	R-081-A		Total	1 701	442	0	0	442	0	2 143
No	562124-00	Programme de remplacement	Cap	13 223	1 774	2 841	2 834	7 449	3 024	23 696
Fiche	BUS-02	des équipements de levage	Non cap	362	0	0	0	0	0	362
R.E./FIN	R-002-A		Total	13 585	1 774	2 841	2 834	7 449	3 024	24 058
No	721759	Système d'exploitation (iBUS)	Cap	36 150	40 177	68 511	15 643	124 331	20 614	181 095
Fiche	BUS-03		Non cap	2 068	3 108	4 113	266	7 487	0	9 555
R.E./FIN	R-114-A		Total	38 218	43 285	72 624	15 909	131 818	20 614	190 650
Sous-total				53 504	45 501	75 465	18 743	139 709	23 638	216 851
MATÉRIEL INFORMATIQUE										
No	851203	100 % SCAD	Cap	933	1 974	3 569	324	5 867	973	7 773
Fiche	BUS-04		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN	R-142-A		Total	933	1 974	3 569	324	5 867	973	7 773
Sous-total				933	1 974	3 569	324	5 867	973	7 773
MATÉRIEL ROULANT										
No	201112-01	Acquisition de bus articulés 18 mètres	Cap	206 257	96	96	0	192	0	206 449
Fiche	BUS-05	(60 pieds) 2008 - 2012	Non cap	69	69	69	0	138	0	207
R.E./FIN	R-078		Total	206 326	165	165	0	330	0	206 656
No	500001	Acquisition de bus 12 mètres	Cap	218 584	37	37	0	74	0	218 658
Fiche	BUS-06	(40 pieds) 2007 - 2012	Non cap	22	22	22	0	44	0	66
R.E./FIN	R-079		Total	218 606	59	59	0	118	0	218 724
No	500001-01	Remplacement des bus à	Cap	221 756	76	76	0	152	0	221 908
Fiche	BUS-07	plancher surbaissé (APS1)	Non cap	597	44	44	0	88	0	685
R.E./FIN	R-106		Total	222 353	120	120	0	240	0	222 593
No	5002098	Acquisition des bus hybrides 12 mètres	Cap	9 600	42 400	67 647	48 751	158 798	200 947	369 345
Fiche	BUS-08	(40 pieds) 2012 - 2017	Non cap	488	782	2 610	1 237	4 629	2 705	7 822
R.E./FIN	R-120		Total	10 088	43 182	70 257	49 988	163 427	203 652	377 167
No	5002156	Acquisition des bus articulés 18 mètres	Cap	0	6 011	28 910	62 957	97 878	130 766	228 644
Fiche	BUS-09	(60 pieds) 2013-2018	Non cap	0	0	184	378	562	1 311	1 873
R.E./FIN	R-914		Total	0	6 011	29 094	63 335	98 440	132 077	230 517
No	5002163	Programme de remplacement et d'ajout	Cap	2 298	10 760	7 021	2 450	20 231	0	22 529
Fiche	BUS-10	de véhicules de service 2012 - 2016	Non cap	96	52	20	23	95	0	191
R.E./FIN	R-140		Total	2 394	10 812	7 041	2 473	20 326	0	22 720
No	5003436	Acquisition de minibus 2012 - 2015, pour	Cap	4 626	2 635	2 650	0	5 285	0	9 911
Fiche	BUS-11	le transport adapté, les Navettes Or et	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN	R-826	la ligne 212 – Sainte-Anne de Bellevue	Total	4 626	2 635	2 650	0	5 285	0	9 911
No	5152011	Mise en service d'une desserte propre	Cap	8 713	1 155	348	0	1 503	0	10 216
Fiche	BUS-12	avec midibus électriques	Non cap	372	1 101	74	0	1 175	0	1 547
R.E./FIN	R-079-I-J-K		Total	9 085	2 256	422	0	2 678	0	11 763
Sous-total				673 478	65 240	109 808	115 796	290 844	335 729	1 300 051

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

(en milliers de dollars)				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total	
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES											
No:	1651	Centre de transport Mont-Royal : centralisation des systèmes d'alarme incendie au centre de coordination des autobus	Cap	35	3	887	0	890	0	925	
Fiche:	BUS-13		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	R-126-B		Total	35	3	887	0	890	0	925	
No:	1726	Centre de transport Saint-Michel : mise aux normes de l'éclairage de secours	Cap	77	117	0	0	117	0	194	
Fiche:	BUS-14		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	R-002-E		Total	77	117	0	0	117	0	194	
No:	1935	Reconstruction du Complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	Cap	1 605	0	89	861	950	503	3 058	
Fiche:	BUS-15		Non cap	382	519	686	933	2 138	2 000	4 520	
R.E./FIN.:	R-143-A		Total	1 987	519	775	1 794	3 088	2 503	7 578	
No:	201112-02	Intégration opérationnelle des bus	Cap	5 219	251	0	0	251	0	5 470	
Fiche:	BUS-16		Non cap	6 188	210	0	0	210	0	6 398	
R.E./FIN.:	R-078-C		Total	11 407	461	0	0	461	0	11 868	
No:	2152	Programme de réfection des dalles intérieures et pavages	Cap	1 293	4 336	1 955	1 637	7 928	4 775	13 996	
Fiche:	BUS-17		Non cap	12	0	0	0	0	0	12	
R.E./FIN.:	R-131-A		Total	1 305	4 336	1 955	1 637	7 928	4 775	14 008	
No:	2596	Centre de transport Legendre: réfection des dalles	Cap	376	5 965	0	0	5 965	0	6 341	
Fiche:	BUS-18		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	R-126-C		Total	376	5 965	0	0	5 965	0	6 341	
No:	301056	Centre de transport Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	Cap	25 754	311	0	0	311	0	26 065	
Fiche:	BUS-19		Non cap	246	23	0	0	23	0	269	
R.E./FIN.:	R-101-A		Total	26 000	334	0	0	334	0	26 334	
No:	350001	Programme de mesures préférentielles pour bus	Cap	18 938	14 360	23 476	18 485	56 321	36 814	112 073	
Fiche:	BUS-20		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	CA-113		Total	18 938	14 360	23 476	18 485	56 321	36 814	112 073	
No:	350002	Réaménagement du terminus Elmhurst	Cap	190	1 655	3 642	0	5 297	0	5 487	
Fiche:	BUS-21		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	R-117-B		Total	190	1 655	3 642	0	5 297	0	5 487	
No:	350004	Aménagement du terminus Radisson	Cap	39	661	0	0	661	0	700	
Fiche:	BUS-22		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	R-832-A		Total	39	661	0	0	661	0	700	
No:	529995	Reconstruction du Complexe Crémazie	Cap	344	12 682	24 579	50 066	87 327	99 884	187 555	
Fiche:	BUS-23		Non cap	783	1 284	197	418	1 899	2 521	5 203	
R.E./FIN.:	R-143-B		Total	1 127	13 966	24 776	50 484	89 226	102 405	192 758	
No:	529997	Infrastructures au Réseau des bus - phase II (Stinson)	Cap	151 323	3 761	0	0	3 761	0	155 084	
Fiche:	BUS-24		Non cap	2 274	0	0	0	0	0	2 274	
R.E./FIN.:	R-109-A		Total	153 597	3 761	0	0	3 761	0	157 358	
No:	625009	Aménagement du terminus Lafleur-Newman	Cap	90	6 224	317	0	6 541	0	6 631	
Fiche:	BUS-25		Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
R.E./FIN.:	R-117-A		Total	90	6 224	317	0	6 541	0	6 631	
Sous-total				215 168	52 362	55 828	72 400	180 590	146 497	542 255	
RÉSEAU DES BUS				Cap	928 958	157 863	236 651	204 008	598 522	498 300	2 025 780
				Non cap	14 125	7 214	8 019	3 255	18 488	8 537	41 150
				Total	943 083	165 077	244 670	207 263	617 010	506 837	2 066 930



31-165

NOVA BUS

FICHE DE PROJET BUS-01

Remplacement ou réfection des équipements de production

No de projet	520210	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-11-0524	Catégorie d'actif	Machinerie, équipement et outillage
No de R.E./Fin	R-081-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 2		

Des équipements de production sont requis pour la fabrication ou le réusinage de pièces de bus au Complexe Crémazie. Présentement, ils sont utilisés au-delà de leur durée de vie utile et il est difficile d'obtenir les pièces nécessaires à leur maintien en service.

Pour pallier ce manque de pièces, il faut procéder à de fréquentes réparations et parfois même mettre certains équipements hors d'usage, ce qui occasionne des retards dans la production ainsi que des coûts supplémentaires.

La réfection ou le remplacement de ces outils les maintiendra et les améliorera tout en bonifiant les conditions de travail des employés en matière de santé et sécurité. De plus, des occasions de rationalisation du nombre et des types d'équipements sont à entrevoir grâce aux nouvelles technologies.

	No	Année du remplacement	Âge au moment du remplacement
Perceuse radiale (Archadale)	2850	2013	56
Perceuse radiale (K & W)	2849	2013	48
Rectifieuse cylindrique (Jones-Shipman)	2857	2013	56
Tour conventionnel (1 Caseneuve)	2839	2013	53
Tour conventionnel (1 Ferro)	2841	2013	39
Tour conventionnel (1 Ferro)	2842	2013	39
Applicateur à semelles		2013	28
Fraiseuse (Lagun)	2847	2013	23
Râpeuse à pneus		2014	31
Soudeuse par point (Weld-O-Matic)	5275	2014	29
Cabine de peinture		2014	28

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	1 535	442	0	0	0	1 977
Non capitalisable	166	0	0	0	0	166
TOTAL	1 701	442	0	0	0	2 143
Financement						
Gouvernement provincial	518	152	0	0	0	670
Gouvernement fédéral	687	202	0	0	0	889
Agglomération de Montréal	213	62	0	0	0	275
STM	283	26	0	0	0	309
TOTAL	1 701	442	0	0	0	2 143

Pourcentage de subvention

86 %

FICHE DE PROJET BUS-02

Programme de remplacement des équipements de levage

No de projet	562124-00	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-11-0902	Catégorie d'actif	Machinerie, équipement et outillage
No de R.E./Fin	R-002-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 1		

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 utile est de 16 ans. Pour la prolonger, des sécurisations sont à prévoir pour les positions les plus critiques. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Au-delà de cette échéance, les vérins ne sont plus sécuritaires et deviennent inutilisables.

Ce programme prévoit le remplacement des installations de levage de certains centres de transport de 2009 à 2018, pour les positions qui atteindront leur fin de vie d'ici 2015. Ce remplacement consiste à démanteler l'installation existante, enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13608 kg (30000 lb) au lieu de 9072 kg (20000 lb) et seront capables de soulever les bus de modèle «T-Drive». Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et ainsi assurer que les installations de levage offrent un taux de disponibilité maximum.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié conforme à nos opérations. Plus robustes, ces vérins ont une capacité accrue et sont plus économiques comparés aux modèles existants sur le marché, du fait que l'on prévoit une durée de vie minimale de 30 ans au lieu de 16 ou 19 ans pour les vérins commerciaux.

CENTRE DE TRANSPORT	NOMBRE	TYPE DE VÉRINS	CENTRE DE TRANSPORT	NOMBRE	TYPE DE VÉRINS
Anjou	12	Atelier	Mont-Royal	1	Pneu
Anjou	1	Pneu	Mont-Royal	8	Atelier
Anjou	1	Contrôle	Mont-Royal	1	Vapeur / Lavage
Frontenac	1	Pneu	St-Denis	12	Atelier
LaSalle	1	Pneu	St-Denis	1	Vapeur / Lavage
LaSalle	14	Atelier	St-Denis	1	Pneu
LaSalle	3	Vapeur / Lavage	St-Laurent	6	Atelier
Legendre	1	Pneu			

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	13 223	1 774	2 841	2 834	3 024	23 696
Non capitalisable	362	0	0	0	0	362
TOTAL	13 585	1 774	2 841	2 834	3 024	24 058
Financement						
Gouvernement provincial	1 428	237	382	383	410	2 840
Gouvernement fédéral	6 356	1 056	1 700	1 703	1 826	12 641
Agglomération de Montréal	1 428	237	382	383	410	2 840
STM	4 373	244	377	365	378	5 737
TOTAL	13 585	1 774	2 841	2 834	3 024	24 058

Pourcentage de subvention

76 %

FICHE DE PROJET BUS-03

Système d'exploitation (iBUS)

No de projet	721759	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-11-0375	Catégorie d'actif	Machinerie, équipement et outillage
No de R.E./Fin	R-114-A	Catégorie de portefeuille	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide	SOFIL 2		

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

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

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

L'acquisition et la mise en service d'un SAEIV s'inscrit dans l'optique d'une stratégie d'affaires visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle en matière d'amélioration de service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel. Pour la STM, un SAEIV mène à une exploitation plus efficiente, plus sécuritaire et plus mobilisatrice pour ses employés, tout en étant 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)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	36 150	40 177	68 511	15 643	20 614	181 095
Non capitalisable	2 068	3 108	4 113	266	0	9 555
TOTAL	38 218	43 285	72 624	15 909	20 614	190 650
Financement						
Gouvernement provincial	13 196	14 685	25 041	5 717	7 534	66 173
Gouvernement fédéral	17 492	19 466	33 193	7 579	9 987	87 717
Agglomération de Montréal	5 415	6 027	10 277	2 346	3 092	27 157
STM	2 115	3 107	4 113	267	1	9 603
TOTAL	38 218	43 285	72 624	15 909	20 614	190 650

Pourcentage de subvention

95 %

FICHE DE PROJET BUS-04

100 % SCAD

No de projet	851 203	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-142-A	Catégorie de portefeuille	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide	SOFIL 2		

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

Le nombre de systèmes de comptage actuel se situe à environ 20 % du parc, ce qui nous oblige à fonctionner par échantillonnage. Cette limite a pour effet de réduire la capacité de planifier le service d'une ligne de façon globale et de rendre impossible tout ajustement ponctuel en cours de liste. Actuellement, de nombreux voyages sont ajoutés en raison de l'incertitude liée au faible échantillon recueilli pour planifier l'offre de service.

Ce projet consiste à munir l'ensemble des bus de ce système afin d'optimiser la planification, exercer un contrôle rigoureux des coûts tout en améliorant la satisfaction de la clientèle. Il est donc opportun de munir chaque bus d'un système de comptage à un coût marginal moindre, car les équipements les plus coûteux de ce système sont déjà requis et intégré au SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs) acquis dans le cadre du projet Système d'exploitation (IBUS).

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	933	1 974	3 569	324	973	7 773
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	933	1 974	3 569	324	973	7 773
Financement						
Gouvernement provincial	341	722	715	119	356	2 253
Gouvernement fédéral	452	957	947	157	472	2 985
Agglomération de Montréal	140	295	293	48	145	921
STM	0	0	1 614	0	0	1 614
TOTAL	933	1 974	3 569	324	973	7 773
Pourcentage de subvention						79 %

FICHE DE PROJET BUS-05

Acquisition de bus articulés 18 mètres (60 pieds) 2008 - 2012

No de projet	201112-01	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-09-0112, 154-08-1686, 154-07-2221, 154-07-2126	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-078	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	SOFIL 2 DETTE, SOFIL 2, SOFIL 1, PAGTCP - 50%, PAGASTC - 50%		

Dans le but de maintenir un service de qualité lié à un accroissement de l'achalandage, la STM a fait l'acquisition de 257 bus articulés à plancher surbaissé pour la période de 2009 à 2013, dont 207 ont été livrés et mis en service à la fin de 2012.

Ces bus sont équipés, entre autres, des systèmes de perception des titres, de comptage des voyageurs et de vidéo surveillance. Leur entretien est assuré dans plusieurs centres de transport de la Société.

Pour 2014 et 2015, les investissements prévus concernent la Gestion unifiée des acquisitions de bus (GUAA) et la vigie technologique.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	206 257	96	96	0	0	206 449
Non capitalisable	69	69	69	0	0	207
TOTAL	206 326	165	165	0	0	206 656
Financement						
Gouvernement provincial	51 221	48	48	0	0	51 317
Gouvernement fédéral	112 569	0	0	0	0	112 569
Agglomération de Montréal	28 714	0	0	0	0	28 714
STM	13 822	117	117	0	0	14 056
TOTAL	206 326	165	165	0	0	206 656

Pourcentage de subvention

93 %





McDougal



FICHE DE PROJET BUS-06

Acquisition de bus 12 mètres (40 pieds) 2007 - 2012

No de projet	500001	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-11-1110, 154-11-0525, 154-10-1299, 154-09-0253, 154-08-1722, 154-07-2114, 154-06-1722, 154-06-1721, 154-04-1144	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-079	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	SOFIL 2 DETTE, SOFIL 2, SOFIL 1, PAGTCP - 50 %, PAGASTC - 50 %, FONDS ROUTIERS		

Pour la période de 2007 à 2012, la STM a procédé au remplacement des bus ayant atteint leur durée de vie utile et à l'ajout de bus pour répondre à l'augmentation de l'offre de service, pour un total de 411 bus.

De cette quantité, 191 servent à l'augmentation de l'offre de service, 32 autres servent aux mesures d'atténuation de la congestion routière dans la région de Montréal tandis que les derniers 188 servent au remplacement des bus désuets.

Tous ces bus sont dotés d'un système de contrôle électronique adapté aux nouveaux besoins des sociétés et d'une motorisation diesel. Ils sont également équipés des systèmes de perception des titres, de comptage de voyageurs, de vidéosurveillance, de communication et, enfin, de supports à vélo.

Pour 2014 et 2015, les investissements prévus concernent la Gestion unifiée des acquisitions de bus (GUAA) et la vigie technologique.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	218 584	37	37	0	0	218 658
Non capitalisable	22	22	22	0	0	66
TOTAL	218 606	59	59	0	0	218 724
Financement						
Gouvernement provincial	105 194	19	19	0	0	105 232
Gouvernement fédéral	30 772	0	0	0	0	30 772
Agglomération de Montréal	9 219	0	0	0	0	9 219
STM	73 421	40	40	0	0	73 501
TOTAL	218 606	59	59	0	0	218 724
Pourcentage de subvention						66 %

FICHE DE PROJET BUS-07

Remplacement des bus à plancher surbaissé (APS1)

No de projet	500001-01	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-11-0450, 154-11-0029, 154-09-0112, 154-09-0111	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-106	Catégorie de portefeuille	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide	SOFIL 2, SOFIL 1		

De 2009 à 2011, la STM a procédé au remplacement de 410 bus à plancher surbaissé de première génération. Ils ont tous été livrés à la fin de 2011 et sillonnent les rues de Montréal. Les bus livrés à partir de la deuxième moitié de 2010 sont équipés d'un moteur certifié par l'Agence de protection environnementale. Ce moteur plus propre utilise l'urée comme agent d'épuration.

Tous ces bus sont dotés d'un système de contrôle électronique plus adapté aux nouveaux besoins des sociétés de transport. Certains d'entre eux sont également munis des systèmes de comptage de voyageurs et de vidéosurveillance, ainsi que de supports à vélo.

Pour 2014 et 2015, les investissements prévus concernent la Gestion unifiée des acquisitions de bus (GUAA) et la vigie technologique.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	221 756	76	76	0	0	221 908
Non capitalisable	597	44	44	0	0	685
TOTAL	222 353	120	120	0	0	222 593
Financement						
Gouvernement provincial	50 559	0	0	0	0	50 559
Gouvernement fédéral	120 411	0	0	0	0	120 411
Agglomération de Montréal	30 819	0	0	0	0	30 819
STM	20 564	120	120	0	0	20 804
TOTAL	222 353	120	120	0	0	222 593

Pourcentage de subvention

91 %

FICHE DE PROJET BUS-08

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

No de projet	5002098	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-120	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	SOFIL 3, SOFIL 2 DETTE, PAGTCP-50%		

De 2014 à 2018, la STM procédera à l'acquisition de 339 bus hybrides de 12 mètres (40 pieds). Ces bus utilisent l'énergie produite à la fois par des batteries et par un moteur à carburant diesel ou à essence pour assurer leur propulsion. Ils seront équipés des systèmes de perception des titres, de communication et de comptage des voyageurs.

Note :

Le comité GPP a autorisé l'acquisition de 316 bus. Un changement d'envergure fera l'objet d'une demande auprès de cette instance pour l'ajout de 23 bus additionnels.

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE BUS DE 12 MÈTRES

	2014	2015	2016	2017 et 2018	TOTAL
	31	66	60	182	339

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	9 600	42 400	67 647	48 751	200 947	369 345
Non capitalisable	488	782	2 610	1 237	2 705	7 822
TOTAL	10 088	43 182	70 257	49 988	203 652	377 167
Financement						
Gouvernement provincial	3 528	15 517	24 745	17 855	73 563	135 208
Gouvernement fédéral	4 580	20 472	32 704	23 490	96 941	178 187
Agglomération de Montréal	1 418	6 338	10 125	7 272	30 012	55 165
STM	562	855	2 683	1 371	3 136	8 607
TOTAL	10 088	43 182	70 257	49 988	203 652	377 167

Pourcentage de subvention

98 %

irisbus

Bus



UN PAS
DE PLUS

IVECO

VERS L'ÉLECTRIFICATION
DU TRANSPORT
COLLECTIF



Québec
A 60460
«Je me souviens»

FICHE DE PROJET BUS-09

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

No de projet	5002156	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-914	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	SOFIL 3, PAGTCP - 50 %		

De 2015 à 2018, la STM procédera à l'acquisition de 145 bus articulés à plancher surbaissé hybrides en remplacement de bus standard et pour répondre à un accroissement de l'achalandage du réseau de surface.

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

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE BUS DE 18 MÈTRES

	2015	2016	2017 et après	TOTAL
	15	30	100	145

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	0	6 011	28 910	62 957	130 766	228 644
Non capitalisable	0	0	184	378	1 311	1 873
TOTAL	0	6 011	29 094	63 335	132 077	230 517
Financement						
Gouvernement provincial	0	2 197	10 578	23 033	47 876	83 684
Gouvernement fédéral	0	2 912	13 966	30 418	63 062	110 358
Agglomération de Montréal	0	902	4 323	9 417	19 524	34 166
STM	0	0	227	467	1 615	2 309
TOTAL	0	6 011	29 094	63 335	132 077	230 517

Pourcentage de subvention

99 %

FICHE DE PROJET BUS-10

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

No de projet	5002163	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-12-0611	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-140	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	SOFIL 2		

Le projet prévoit l'acquisition de 257 véhicules pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour les réseaux de bus et de métro, de même que l'acquisition des équipements routiers utilisés pour l'ensemble des activités de la STM, pour la période de 2012 à 2016. De cette quantité, 211 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 46 serviront à combler de nouveaux besoins. De ces acquisitions, la STM planifie ainsi ajouter à son parc 58 petits véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

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

Type de véhicule acheté	2013	2014	2015	2016	TOTAL
Voiture	11	15	17	24	67
Benne ouverte	3	2	14		19
Fourgonnette	24	9	4	3	40
Camion utilitaire	10	4	9		23
Véhicule lourd	17			1	18
Remorque	3	2		1	6
Véhicule outil		2	4		6
Équipement		15	17		32
Ajout	22				22
Ajout (réserve)		12	12		24
TOTAL	90	61	77	29	257

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	2 298	10 760	7 021	2 450	0	22 529
Non capitalisable	96	52	20	23	0	191
TOTAL	2 394	10 812	7 041	2 473	0	22 720
Financement						
Gouvernement provincial	775	3 883	2 517	844	0	8 019
Gouvernement fédéral	1 027	5 149	3 336	1 119	0	10 631
Agglomération de Montréal	316	1 595	1 032	346	0	3 289
STM	276	185	156	164	0	781
TOTAL	2 394	10 812	7 041	2 473	0	22 720

Pourcentage de subvention

97 %

FICHE DE PROJET BUS-11

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

No de projet	5003436	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-11-0522	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-826	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	TA, SOFIL 2		

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

Ce projet prévoit l'acquisition de 70 minibus, dont 58 pour remplacer les minibus du Transport adapté, 8 pour le service adapté aux personnes âgées et 4 pour remplacer ceux qui sont affectés à la ligne 212 – Sainte-Anne-de-Bellevue. Ces minibus sont munis d'équipement de perception des titres, de communication et de climatisation. Leur réception s'échelonnera ainsi :

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE MINIBUS PAR SERVICE

	2013 et avant	2014	2015	TOTAL
Transport adapté	32	13	13	58
Service Navette Or	0	4	4	8
Ligne 212 - Sainte-Anne-de-Bellevue	4	0	0	4
TOTAL	36	17	17	70

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	4 626	2 635	2 650	0	0	9 911
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	4 626	2 635	2 650	0	0	9 911
Financement						
Gouvernement provincial	2 643	1 390	1 398	0	0	5 431
Gouvernement fédéral	221	371	373	0	0	965
Agglomération de Montréal	68	115	116	0	0	299
STM	1 694	759	763	0	0	3 216
TOTAL	4 626	2 635	2 650	0	0	9 911

Pourcentage de subvention

68 %



52-112

52-112



FICHE DE PROJET BUS-12

Mise en service d'une desserte propre avec midibus électriques

No de projet	5152011	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-12-0297	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-079-I-J-K	Catégorie de portefeuille	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide	SOFIL 2 DETTE, PAGAEETRP		

La STM a annoncé dans son *Plan d'électrification des transports de surface* que, dès 2025, tous les bus achetés seront silencieux et ne produiront pas d'émissions de gaz à effet de serre. Ce plan s'aligne avec le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques du gouvernement du Québec qui prévoit que, d'ici 2030, la presque totalité (95 %) des déplacements sur le réseau de transport collectif québécois recourront à l'électricité. Rappelons que grâce au métro de Montréal, 50 % de tous les déplacements sont déjà effectués par un mode de transport électrique.

Pour atteindre 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 et contribuera à renforcer l'image de marque de la STM ainsi que celle de la Ville de Montréal.

Les travaux et / ou activités 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 des infrastructures;
- l'installation des stations de recharge;
- l'achat des équipements et instruments d'entretien spécialisés;
- la gestion de projets et la formation du personnel d'entretien et des chauffeurs.

Note :

Le comité GPP a autorisé les dépenses inscrites ci-dessous. Un changement d'envergure fera l'objet d'une demande auprès de cette instance pour l'ajout de dépenses reliées à la gestion de projet, au plan d'essais et à l'intégration opérationnelle.

RÉPARTITION ANNUELLE DES RÉCEPTIONS DE MIDIBUS ÉLECTRIQUES

	2013	2014	TOTAL
	3	4	7

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	8 713	1 155	348	0	0	10 216
Non capitalisable	372	1 101	74	0	0	1 547
TOTAL	9 085	2 256	422	0	0	11 763
Financement						
Gouvernement provincial	3 637	57	24	0	0	3 718
Gouvernement fédéral	619	75	32	0	0	726
Agglomération de Montréal	192	23	10	0	0	225
STM	4 637	2 101	356	0	0	7 094
TOTAL	9 085	2 256	422	0	0	11 763

Pourcentage de subvention

40 %

FICHE DE PROJET BUS-13

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

No de projet	1651	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-10-0459	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-126-B	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

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

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

Les avantages qui découlent de ce projet sont :

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	35	3	887	0	0	925
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	35	3	887	0	0	925
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	663	0	0	663
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	35	3	224	0	0	262
TOTAL	35	3	887	0	0	925

Pourcentage de subvention

72 %

FICHE DE PROJET BUS-14

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

No de projet	1726	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-002-E	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 2		

Le Centre de transport Saint-Michel ne dispose pas de sorties de secours sécuritaires pour le personnel. Plus précisément, l'éclairage de secours, les différents panneaux indicateurs et le marquage au 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 actuelles du Code national du bâtiment.

Les principaux travaux consistent à renouveler l'éclairage de secours, à installer de nouveaux panneaux indicateurs et à refaire le marquage jaune au sol indiquant la direction des sorties d'urgence. Une sortie d'urgence sera aussi ajoutée dans un secteur qui, pour le moment, est un cul-de-sac.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	77	117	0	0	0	194
Non capitalisable	0	0	0	0	0	00
TOTAL	77	117	0	0	0	194
Financement						
Gouvernement provincial	24	36	0	0	0	60
Gouvernement fédéral	32	48	0	0	0	80
Agglomération de Montréal	10	15	0	0	0	25
STM	11	18	0	0	0	29
TOTAL	77	117	0	0	0	194
Pourcentage de subvention						85 %

FICHE DE PROJET BUS-15

Reconstruction du Complexe Crémazie – phase de maintien 2013-2019

No de projet	1935	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-143-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 2		

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

Ce projet fait partie du plan d'intervention qui totalise 13,7 millions de dollars et vise les actions suivantes :

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	1 605	0	89	861	503	3 058
Non capitalisable	382	519	686	933	2 000	4 520
TOTAL	1 987	519	775	1 794	2 503	7 578
Financement						
Gouvernement provincial	201	0	11	108	63	383
Gouvernement fédéral	267	0	15	143	84	509
Agglomération de Montréal	83	0	5	44	26	158
STM	1 436	519	744	1 499	2 330	6 528
TOTAL	1 987	519	775	1 794	2 503	7 578

Pourcentage de subvention

14 %

FICHE DE PROJET BUS-16

Intégration opérationnelle des bus

No de projet	201112-02	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-09-1386	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-078-C	Catégorie de portefeuille	Développer les services
Programme d'aide	SOFIL 1		

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

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

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	5 219	251	0	0	0	5 470
Non capitalisable	6 188	210	0	0	0	6 398
TOTAL	11 407	461	0	0	0	11 868
Financement						
Gouvernement provincial	140	0	0	0	0	140
Gouvernement fédéral	625	0	0	0	0	625
Agglomération de Montréal	140	0	0	0	0	140
STM	10 502	461	0	0	0	10 963
TOTAL	11 407	461	0	0	0	11 868

Pourcentage de subvention

8 %

FICHE DE PROJET BUS-17

Programme de réfection des dalles intérieures et pavages

No de projet	2152	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-131-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	Non admissible		

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

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

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

Les objectifs du programme sont :

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	1 293	4 336	1 955	1 637	4 775	13 996
Non capitalisable	12	0	0	0	0	12
TOTAL	1 305	4 336	1 955	1 637	4 775	14 008
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 305	4 336	1 955	1 637	4 775	14 008
TOTAL	1 305	4 336	1 955	1 637	4 775	14 008

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET BUS-18

Centre de transport Legendre: réfection des dalles

No de projet	2596	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-126-C	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	Non admissible		

Refait en 1984, le pavage de l'allée de circulation des bus donnant sur la rue Legendre et l'aire de stationnement délimitée par le centre de transport, le parc Henri-Julien, la rue Legendre et le boulevard Saint-Laurent, a atteint sa fin de vie utile. De plus, le niveau d'éclairage des appareils actuels ne se conforme pas aux normes et critères de la STM. Ces appareils d'éclairage munis de ballasts et de lampe à 600V à vapeur de mercure relèvent d'une technologie désuète qui n'est plus offerte sur le marché.

Ce projet comblera les besoins suivants :

- la réfection de la surface de roulement de l'allée de circulation des bus qui n'a pas été réparée lors de la construction du nouveau Centre de carrosserie Legendre;
- la réfection du pavage et l'adoucissement des pentes dans l'aire de stationnement des employés;
- le remplacement et la mise à niveau du système d'égouts pluviaux existant, selon la réglementation de la Ville de Montréal adoptée en 2007 concernant la rétention des eaux de pluie;
- le remplacement partiel de la clôture longeant la rue Legendre et le parc Henri-Julien;
- la réfection et l'ajout d'appareils d'éclairage afin de rendre le niveau d'éclairage extérieur dans l'aire de stationnement des employés et le long de l'allée de circulation des bus conforme aux spécifications de la STM;
- l'enfouissement de canalisations en prévision de l'installation de caméras de surveillance pour le stationnement.

La solution retenue répond aux besoins liés à l'exploitation pour les prochains 10 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 comblés pour les prochains 15 à 20 ans.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	376	5 965	0	0	0	6 341
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	376	5 965	0	0	0	6 341
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	376	5 965	0	0	0	6 341
TOTAL	376	5 965	0	0	0	6 341

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET BUS-19

Centre de transport Frontenac : programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

No de projet	301056	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-06-1945	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-101-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

Ce projet sert à maintenir les installations et les équipements du centre de transport en opération pour les 10 à 20 prochaines années sans intervention majeure. Il permet d'améliorer les conditions de travail du personnel en fournissant des systèmes fiables et conformes aux normes, tant pour les équipements de production que pour l'environnement de travail.

Les travaux effectués visaient les équipements de production et le bâtiment lui-même. Des travaux de réfection des dalles des stationnements intérieurs, du pavage extérieur, de l'architecture, de la structure, de la mécanique du bâtiment, et de l'électricité, ainsi que le remplacement des vérins pour les baies de travail ont ainsi été réalisés.

Les investissements à venir concernent de menus travaux et des frais de gestion pour clore le projet.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	25 754	311	0	0	0	26 065
Non capitalisable	246	23	0	0	0	269
TOTAL	26 000	334	0	0	0	26 334
Financement						
Gouvernement provincial	17 141	201	0	0	0	17 342
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	8 859	133	0	0	0	8 992
TOTAL	26 000	334	0	0	0	26 334
Pourcentage de subvention						66 %

FICHE DE PROJET BUS-20

Programme de mesures préférentielles pour bus

No de projet	350001	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-00-1169	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	CA-113	Catégorie de portefeuille	Développer les services
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %, PAGTCP - 100 %, FONDS ROUTIERS		

Les Mesures Préférentielles pour Bus (MPB) sur le réseau routier de Montréal améliorent la qualité du service et la fiabilité du réseau de bus. Ainsi, les usagers des transports collectifs peuvent se déplacer plus rapidement. Les retombées de ces mesures se traduisent par une recrudescence de la ponctualité et une diminution des temps de parcours des bus pour ainsi offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport en commun face à l'automobile. Le programme MPB consiste à implanter d'ici 2020, 370 kilomètres de voies comportant des mesures préférentielles sur l'île de Montréal afin de permettre une hausse de l'achalandage et une augmentation de la part modale du transport en commun.

À la fin de 2012, l'île de Montréal comportait 147,9 km de voies réservées. Pour l'année 2013, un ajout de 55 km est prévu. Afin d'atteindre son objectif de 370 km de voies comportant des mesures préférentielles en 2020, la STM compte ajouter 126 km au cours des trois prochaines années, portant ce nombre à 329 km à la fin de 2016.

Concrètement, les mesures préférentielles pour bus se résument à :

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

Le programme MPB se déroulera en deux temps

PHASE I : la mise en place de voies réservées, la modification de la signalisation ou de la géométrie, l'installation de feux de priorité en mode passif et ce, pour répondre à la problématique de congestion sur l'île de Montréal.

PHASE II : à compter de 2016, un système de détection des bus en temps réel sera déployé en même temps que le projet iBUS sur l'ensemble des axes déjà implantés dans le cadre du programme MPB, les nouveaux axes ainsi que les voies réservées mise en place antérieurement (ex. : Parc, Côte-des Neiges, René-Lévesque, etc.).

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	18 938	14 360	23 476	18 485	36 814	112 073
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	18 938	14 360	23 476	18 485	36 814	112 073
Financement						
Gouvernement provincial	14 620	8 338	16 291	14 077	24 761	78 087
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	4 318	6 022	7 185	4 408	12 053	33 986
TOTAL	18 938	14 360	23 476	18 485	36 814	112 073

Pourcentage de subvention

70 %

FICHE DE PROJET BUS-21

Réaménagement du terminus Elmhurst

No de projet	350002	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-00-1170	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-117-B	Catégorie de portefeuille	Développer les services
Programme d'aide	PAGTCP-75%		

Le terminus Elmhurst est situé dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce à l'intersection des rues Elmhurst et Sherbrooke. Dans les années 1900, sa forme particulière en U permettait aux tramways de faire demi-tour pour revenir au centre-ville de Montréal. Depuis, les bus ont pris la relève et les principales lignes de bus se rabattent sur les lignes bleue et orange du métro.

L'occasion se présente de revoir l'aménagement du terminus avec l'acquisition d'un terrain adjacent au terminus actuel. Le projet consiste donc à acquérir le terrain et d'y aménager le nouveau terminus Elmhurst, de façon à mieux répondre aux besoins de la clientèle et de l'exploitation, et rendre possible la venue des bus articulés dans le secteur.

L'un des principaux défis concerne le niveau de contamination des sols du terrain convoité. Plusieurs incertitudes demeurent sur le plan de la réhabilitation du terrain par le propriétaire actuel. L'aspect environnemental sera un facteur déterminant quant aux coûts du projet.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	190	1 655	3 642	0	0	5 487
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	190	1 655	3 642	0	0	5 487
Financement						
Gouvernement provincial	104	1 205	2 666	0	0	3 975
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	86	450	976	0	0	1 512
TOTAL	190	1 655	3 642	0	0	5 487
Pourcentage de subvention						72 %

FICHE DE PROJET BUS-22

Aménagement du terminus Radisson

No de projet	350004	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-832-A	Catégorie de portefeuille	Développer les services
Programme d'aide	SOFIL 2		

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

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

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

Le projet fait l'objet d'un consensus entre les autorités municipales et les responsables de l'exploitation, incluant les représentants syndicaux des chauffeurs de bus.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	39	661	0	0	0	700
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	39	661	0	0	0	700
Financement						
Gouvernement provincial	14	215	0	0	0	229
Gouvernement fédéral	19	285	0	0	0	304
Agglomération de Montréal	6	88	0	0	0	94
STM	0	73	0	0	0	73
TOTAL	39	661	0	0	0	700

Pourcentage de subvention

90 %

FICHE DE PROJET BUS-23

Reconstruction du Complexe Crémazie

No de projet	529995	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-143-B	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

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

L'étude de faisabilité portait sur la reconstruction du Complexe Crémazie en augmentant sa superficie à 37 200 m² pour accroître sa capacité d'entretien et accueillir d'autres secteurs de l'entreprise, dont :

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

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

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

Le Complexe Crémazie ne peut cesser ses opérations. Ainsi, sa reconstruction se déroulera en deux phases, la première de l'été 2015 à décembre 2016. Ensuite, il faudra six mois pour démolir la partie résiduelle du bâtiment et finaliser les plans de la phase II, qui s'étalera de l'été 2017 au début de 2019. Les travaux de construction étant échelonnés sur trois ans et demi, environ 150 employés devront être déplacés temporairement, exigeant la location et l'aménagement de 7 900 m² d'espace pour maintenir les activités d'entretien du Complexe Crémazie.

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	344	12 682	24 579	50 066	99 884	187 555
Non capitalisable	783	1 284	197	418	2 521	5 203
TOTAL	1 127	13 966	24 776	50 484	102 405	192 758
Financement						
Gouvernement provincial	185	8 991	17 131	36 752	68 792	131 851
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	942	4 975	7 645	13 732	33 613	60 907
TOTAL	1 127	13 966	24 776	50 484	102 405	192 758

Pourcentage de subvention

68 %





FICHE DE PROJET BUS-24

Infrastructures au Réseau des bus – phase II (Stinson)

No de projet	529997	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-09-0056	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-109-A	Catégorie de portefeuille	Développer les services
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

Ce projet consiste à construire un nouveau centre de transport pour bus afin d'optimiser le réseau en raison des ajouts de service découlant du PAGASTC et de répondre aux besoins futurs, tel que prévu dans le *Plan stratégique 2020* de la Société.

Ce nouveau centre pourra accueillir 300 bus, soit 200 bus standard de 12 mètres (40 pieds) et 100 bus articulés de 18 mètres (60 pieds). Le projet prévoit également des aménagements aux installations à venir afin d'accueillir des bus qui seront dotés de nouveaux modes de propulsion (électricité) dans un avenir plus ou moins rapproché.

Le centre sera situé dans l'arrondissement Saint-Laurent, à l'angle des rues Stinson et Montpellier, et sera conçu dans le respect des normes environnementales puisqu'il vise l'obtention d'une certification LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design).

La phase I du projet concernait la préparation du site, la décontamination du terrain, la construction des fondations périmétriques et divers travaux d'ingénierie civile, a été complétée en mai 2012. Quant à la phase II, elle concerne la construction du bâtiment et son aménagement extérieur. L'ouverture officielle du nouveau centre de transport est prévue pour le début 2014.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	151 323	3 761	0	0	0	155 084
Non capitalisable	2 274	0	0	0	0	2 274
TOTAL	153 597	3 761	0	0	0	157 358
Financement						
Gouvernement provincial	109 216	2 336	0	0	0	111 552
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	44 381	1 425	0	0	0	45 806
TOTAL	153 597	3 761	0	0	0	157 358

Pourcentage de subvention

71 %

FICHE DE PROJET BUS-25

Aménagement du terminus Lafleur-Newman

No de projet	625009	Secteur	Réseau des bus
No de projet MTQ	154-00-1170	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-117-A	Catégorie de portefeuille	Développer les services
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

En partenariat avec les autorités de l'arrondissement de LaSalle, la STM a déménagé, à l'été 2009, toutes les activités du terminus Monette/Lafleur sur un ancien parc de stationnement situé à l'intersection des rues Lafleur et Newman. Une entente de bail avec le propriétaire du terrain a été signée en attendant de trouver une solution permanente.

En 2010, la décision a été 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 majorité des lignes offrent un point de correspondance avec le réseau du métro. Le terminus devra être en mesure d'accueillir de nouvelles lignes de bus et des véhicules articulés.

L'accessibilité et le développement durable sont des éléments incontournables du projet qui prévoit :

- l'aménagement d'espaces piétonniers et véhiculaires avec l'accent 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;
- un bâtiment principal pour les besoins des chauffeurs et des chefs d'opérations;
- des mesures préférentielles pour bus aux accès du terminus (feux, boucles de détection etc.);
- des éléments de service périphériques (supports à vélos, bancs, poubelles, etc.);
- de la télésurveillance.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	90	6 224	317	0	0	6 631
Non capitalisable	0	0	0	0	0	00
TOTAL	90	6 224	317	0	0	6 631
Financement						
Gouvernement provincial	43	4 612	178	0	0	4 833
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	47	1 612	139	0	0	1 798
TOTAL	90	6 224	317	0	0	6 631

Pourcentage de subvention

73 %

RÉSEAU DU MÉTRO

ACTIFS AU 1^{er} AVRIL 2013

RÉSEAU DU MÉTRO

4	lignes de métro – 71 km de voies
68	stations – 132 édicules
759	voitures de métro – 336 MR-63 mises en service en 1966 – 423 MR-73 mises en service en 1976
82	tunnels, interstations , arrière gares et raccordements
296	escaliers mécaniques – 2 trottoirs roulants
24	ascenseurs répartis dans 8 stations
443	pompes
331	km de rail, pistes de roulement et barres de guidage
8	garages de service
117	véhicules de travaux, plate-forme ferroviaire et chariots
88	postes de ventilation mécanique
63	postes de redressement
181	postes secondaires de distribution
7	postes de district
152	ventilateurs – 4 ventilateurs jet
214	km de câblage 12 kvca – 152 km de câblage 25 kvca – 132 km de câblage 750 vcc
210	appareils de voie
104	œuvres d'art

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION:

689	portillons et tourniquets
154	distributrices automatiques de titres
112	systèmes intégrés de vente de titres en loge (changeurs)

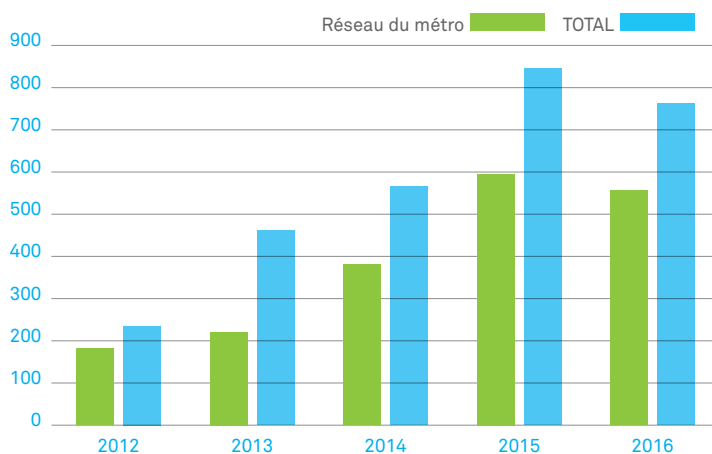


SOMMAIRE

De 2014 à 2016, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente près de 71 % des investissements totaux de la STM, soit 1,5 milliard de dollars.

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

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Le programme de maintien des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant. Près de 336,9 millions de dollars seront affectés à cette catégorie au cours des trois prochaines années.

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

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

Les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication seront également touchés par ce projet. Le coût global de cette phase du projet est de 500 millions de dollars, dont 336,9 millions de dollars (67 % du coût du projet) de 2014 à 2016.

MATÉRIEL ROULANT

La Société investira plus de 929,7 millions de dollars dans son matériel roulant du métro de 2014 à 2016.

La Société a décidé de procéder à l'acquisition de 468 voitures de métro au coût moyen de 2,5 millions de dollars chacune afin de remplacer son parc de voitures MR-63 (342) et d'ajouter les voitures nécessaires aux besoins futurs (126) ayant trait à la croissance de l'achalandage et aux prolongements du métro. Le coût total du projet est évalué actuellement à 2,2 milliards de dollars, tandis que le montant investi au cours des trois prochaines années s'élève à 926,3 millions de dollars. Les nouvelles voitures Azur seront plus performantes grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation.

De plus, les voitures actuelles nécessiteront également des investissements, dont 3,4 millions de dollars pour le remplacement des composants de portes des voitures de métro MR-73. Ces voitures ont plus de 35 ans de service et certaines composantes montrent des signes de fatigue. Le projet consistera donc à compléter le remplacement de la suspension des portes.

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 d'environ 13 milliards de dollars (en cours de révision) qui exige des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement de systèmes et d'équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier. Les investissements prévus pour les trois prochaines années sont de 264,2 millions de dollars.

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira une somme totale de 272,1 millions de dollars (33,2 millions de dollars pour 2014-2016) pour la modification de ses ateliers et de ses équipements métro. La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra la mise en exploitation des nouveaux trains et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Plusieurs travaux majeurs seront entrepris au cours des prochaines années dans les stations de métro. Principalement, le programme Réno-Infrastructures, amorcé en 2011, vise le maintien de l'intégrité des infrastructures, l'amélioration de l'accessibilité universelle et du sentiment de sécurité de la clientèle. La STM prévoit ainsi dépenser 250 millions de dollars dont 171,6 millions de dollars (69 %) entre 2014 et 2016. La station Berri-UQAM quant à elle nécessite une réfection majeure pour un investissement total de 90,2 millions de dollars dont 56 millions de dollars au cours des trois prochaines années.

Finalement, certains travaux de remplacement des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC), relatifs aux ateliers d'entretien, seront effectués au coût de 2,4 millions de dollars.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>			2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total	
MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE										
No:	290013	Réno-Systèmes – phase III	Cap	82 055	113 395	126 794	96 755	336 944	81 001	500 000
Fiche:	MET-01		Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-122-A		Total	82 055	113 395	126 794	96 755	336 944	81 001	500 000
			Sous-total	82 055	113 395	126 794	96 755	336 944	81 001	500 000
MATÉRIEL INFORMATIQUE										
No:	721866	Solution de gestion de l'entretien des	Cap	6 007	1 302	0	0	1 302	0	7 309
Fiche:	MET-02	équipements fixes du métro – OPALE	Non cap	1 166	0	0	0	0	0	1 166
R.E./FIN.:	R-087		Total	7 173	1 302	0	0	1 302	0	8 475
			Sous-total	7 173	1 302	0	0	1 302	0	8 475
MATÉRIEL ROULANT										
No:	230005	Acquisition de voitures de	Cap	392 448	171 575	381 194	371 717	924 486	889 493	2 206 427
Fiche:	MET-03	métro Azur (MPM-10)	Non cap	10 485	1 818	0	0	1 818	0	12 303
R.E./FIN.:	R-042-A		Total	402 933	173 393	381 194	371 717	926 304	889 493	2 218 730
			Sous-total	402 933	173 393	381 194	371 717	926 304	889 493	2 218 730
No:	683204	Remplacement des composants des	Cap	3 676	2 468	900	0	3 368	0	7 044
Fiche:	MET-04	portes des voitures de métro MR-73	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-113-B		Total	3 676	2 468	900	0	3 368	0	7 044
			Sous-total	3 676	2 468	900	0	3 368	0	7 044
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES										
No:	1181	Station Berri-UQAM :	Cap	19 586	11 450	19 949	24 451	55 850	14 605	90 041
Fiche:	MET-05	réfection majeure – phase I	Non cap	47	50	50	25	125	0	172
R.E./FIN.:	R-092		Total	19 633	11 500	19 999	24 476	55 975	14 605	90 213
No:	1488	Réfection des systèmes de chauffage,	Cap	3 503	1 049	0	0	1 049	0	4 552
Fiche:	MET-06	ventilation et air climatisé – phase II	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-128-A		Total	3 503	1 049	0	0	1 049	0	4 552
No:	186	Remplacement des soupapes des	Cap	797	137	144	0	281	0	1 078
Fiche:	MET-07	points d'eau en tunnel	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-049-A		Total	797	137	144	0	281	0	1 078
No:	230006	Modifications des ateliers	Cap	117 605	24 591	5 810	2 374	32 775	117 950	268 330
Fiche:	MET-08	et des équipements Métro –	Non cap	3 373	404	0	0	404	0	3 777
R.E./FIN.:	R-042-B	voitures de métro Azur (MPM-10)	Total	120 978	24 995	5 810	2 374	33 179	117 950	272 107
No:	634371	Réno-Infrastructures métro- phase I	Cap	48 425	51 528	59 950	59 950	171 428	29 972	249 825
Fiche:	MET-09		Non cap	25	50	50	50	150	0	175
R.E./FIN.:	R-121		Total	48 450	51 578	60 000	60 000	171 578	29 972	250 000
No:	721709	Mise aux normes des postes de	Cap	345	302	512	511	1 325	1 029	2 699
Fiche:	MET-10	ventilation des prolongements	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-053-A		Total	345	302	512	511	1 325	1 029	2 699
No:	822000	Haltes commerciales : mise aux normes	Cap	3 625	560	259	0	819	0	4 444
Fiche:	MET-11	des espaces locatifs	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-086-A		Total	3 625	560	259	0	819	0	4 444
			Sous-total	197 331	90 121	86 724	87 361	264 206	163 556	625 093
			Cap	678 072	378 357	595 512	555 758	1 529 627	1 134 050	3 341 749
			Non cap	15 096	2 322	100	75	2 497	0	17 593
			Total	693 168	380 679	595 612	555 833	1 532 124	1 134 050	3 359 342



FICHE DE PROJET MET-01

Réno-Systèmes – phase III

No de projet	290013	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-090-057	Catégorie d'actif	Machinerie, équipement et outillage
No de R.E./Fin	R-122-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP-75% – FCC-33,3%		

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 40 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis plus de 30 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, la plupart des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile.

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

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

Il devrait en découler :

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	82 055	113 395	126 794	96 755	81 001	500 000
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	82 055	113 395	126 794	96 755	81 001	500 000
Financement						
Gouvernement provincial	41 638	56 650	63 350	48 331	44 404	254 373
Gouvernement fédéral	26 428	37 798	42 265	32 252	10 957	149 700
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	13 989	18 947	21 179	16 172	25 640	95 927
TOTAL	82 055	113 395	126 794	96 755	81 001	500 000

Pourcentage de subvention

81 %



FICHE DE PROJET MET-02

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

No de projet	721866	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-087	Catégorie de portefeuille	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide	Non admissible		

Le prolongement du métro vers Laval, le programme Réno-Systèmes de même que le projet Vente et perception ont modernisé et ajouté de nombreux équipements fixes au réseau du métro. Plusieurs de ces nouveaux équipements comportent des fonctionnalités de transmission d'alarme et d'indicateur d'état, dont ne disposaient pas les équipements antérieurs.

Ce projet prévoit l'utilisation du réseau de télétransmission du métro pour faciliter le transfert d'information provenant de ces équipements. Il s'agit d'un système de gestion intégré de l'entretien associé à un système d'historisation permettant l'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 :

- la mise en oeuvre d'un système d'historisation de données de fonctionnement des équipements;
- l'implantation des processus standardisés de gestion de l'entretien des actifs;
- la mise en oeuvre du système d'entreprise SAP PM (gestion de la maintenance) pour supporter ces processus d'entretien et de gestion d'actifs;
- la mise en oeuvre du système d'information de gestion SAP BI (outil d'analyse avancée);
- le retrait des applications informatiques de la firme externe.

Ce projet améliorera la gestion des actifs par une structuration et une documentation centralisées. Il assurera aussi l'entretien prédictif des actifs par la collecte et l'analyse des alarmes issues des équipements. Enfin, il optimisera la gestion des interventions d'entretien par une meilleure planification des coûts.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	6 007	1 302	0	0	0	7 309
Non capitalisable	1 166	0	0	0	0	1 166
TOTAL	7 173	1 302	0	0	0	8 475
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	7 173	1 302	0	0	0	8 475
TOTAL	7 173	1 302	0	0	0	8 475

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET MET-03

Acquisition de voitures de métro Azur (MPM-10)

No de projet	230005	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-02-1864	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-042-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs et développer les services
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

Le projet vise l'acquisition de 468 voitures de métro afin de remplacer les 342 voitures MR-63, d'assurer les besoins futurs sur le plan de la croissance de l'achalandage (63 voitures) et des prolongements du métro (63 voitures).

L'acquisition de voitures de métro favorisera l'accroissement de l'achalandage de notre clientèle sur notre réseau, améliorera la fiabilité du métro, accroîtra la satisfaction de la clientèle (qualité de l'information, confort, ventilation, convivialité, sécurité), renforcera la mobilisation des employés et soutiendra le développement durable. De plus, les nouvelles voitures amélioreront l'image de marque de l'entreprise et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ces 468 voitures de métro représentent 52 trains de type boa composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer d'une voiture à l'autre en tout temps. Les voitures à chaque extrémité des trains sont aménagées de façon à pouvoir accommoder deux personnes en fauteuil roulant de type quadriporteur, ou des vélos.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	392 448	171 575	381 194	371 717	889 493	2 206 427
Non capitalisable	10 485	1 818	0	0	0	12 303
TOTAL	402 933	173 393	381 194	371 717	889 493	2 218 730
Financement						
Gouvernement provincial	287 775	127 230	284 415	277 489	663 531	1 640 440
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	115 158	46 163	96 779	94 228	225 962	578 290
TOTAL	402 933	173 393	381 194	371 717	889 493	2 218 730

Pourcentage de subvention

74 %

FICHE DE PROJET MET-04

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

No de projet	683204	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-09-0059	Catégorie d'actif	Matériel roulant
No de R.E./Fin	R-113-B	Catégorie de portefeuille	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide	SOFIL 1		

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	3 676	2 468	900	0	0	7 044
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3 676	2 468	900	0	0	7 044
Financement						
Gouvernement provincial	570	383	140	0	0	1 093
Gouvernement fédéral	2 536	1 703	621	0	0	4 860
Agglomération de Montréal	570	382	139	0	0	1 091
STM	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3 676	2 468	900	0	0	7 044
Pourcentage de subvention						100 %

FICHE DE PROJET MET-05

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase I

No de projet	1181	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-07-2058	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-092	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP-75%		

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

Elle est maintenant dans un état de décrépitude avancée, 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, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques seront effectués. Ces travaux seront planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation, à conserver l'accès à la station aux clients et à la maintenir opérationnelle.

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	19 586	11 450	19 949	24 451	14 605	90 041
Non capitalisable	47	50	50	25	0	172
TOTAL	19 633	11 500	19 999	24 476	14 605	90 213
Financement						
Gouvernement provincial	14 372	8 529	14 898	18 254	9 303	65 356
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	5 261	2 971	5 101	6 222	5 302	24 857
TOTAL	19 633	11 500	19 999	24 476	14 605	90 213

Pourcentage de subvention

72 %





FICHE DE PROJET MET-06

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

No de projet	1488	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-07-2054	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-128-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

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

Les installations mécaniques suspendues des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC) dans l'atelier initial datent de 1965 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 sont sujets à des bris répétitifs et doivent être remplacés par des équipements plus performants, moins énergivores et ayant des contrôles automatisés et centralisés.

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	3 503	1 049	0	0	0	4 552
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3 503	1 049	0	0	0	4 552
Financement						
Gouvernement provincial	2 349	606	0	0	0	2 955
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 154	443	0	0	0	1 597
TOTAL	3 503	1 049	0	0	0	4 552
Pourcentage de subvention						65 %

FICHE DE PROJET MET-07

Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel

No de projet	186	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-049-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 2		

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

Afin d'assurer le 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 augmenteront la sécurité dans le métro.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	797	137	144	0	0	1 078
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	797	137	144	0	0	1 078
Financement						
Gouvernement provincial	267	47	50	0	0	364
Gouvernement fédéral	354	63	66	0	0	483
Agglomération de Montréal	110	19	21	0	0	150
STM	66	8	7	0	0	81
TOTAL	797	137	144	0	0	1 078
Pourcentage de subvention						92 %

FICHE DE PROJET MET-08

Modifications des ateliers et des équipements Métro – Voitures de métro Azur (MPM-10)

No de projet	230006	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-02-1864	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-042-B	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP-75%		

En raison de leur conception différente, l'intégration des nouvelles voitures de métro Azur (MPM-10) au réseau du métro exige l'adaptation des infrastructures, des équipements fixes existants et l'implantation de nouveaux équipements, tant pour l'exploitation que 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 modifications des ateliers et équipements métro consistent à :

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	117 605	24 591	5 810	2 374	117 950	268 330
Non capitalisable	3 373	404	0	0	0	3 777
TOTAL	120 978	24 995	5 810	2 374	117 950	272 107
Financement						
Gouvernement provincial	87 618	18 367	4 357	1 780	86 318	198 440
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	33 360	6 628	1 453	594	31 632	73 667
TOTAL	120 978	24 995	5 810	2 374	117 950	272 107

Pourcentage de subvention

73 %

FICHE DE PROJET MET-09

Réno-Infrastructures métro – phase I

No de projet	634371	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	154-09-0058	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-121	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	PAGTCP - 75 %		

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

Plus précisément, 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'oeuvres d'art.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	48 425	51 528	59 950	59 950	29 972	249 825
Non capitalisable	25	50	50	50	0	175
TOTAL	48 450	51 578	60 000	60 000	29 972	250 000
Financement						
Gouvernement provincial	35 595	38 415	44 690	44 706	21 854	185 260
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	12 855	13 163	15 310	15 294	8 118	64 740
TOTAL	48 450	51 578	60 000	60 000	29 972	250 000

Pourcentage de subvention

74 %





FICHE DE PROJET MET-10

Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements

No de projet	721709	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-053-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 2		

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

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	345	302	512	511	1 029	2 699
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	345	302	512	511	1 029	2 699
Financement						
Gouvernement provincial	52	77	131	131	263	654
Gouvernement fédéral	69	103	174	173	349	868
Agglomération de Montréal	21	32	54	54	108	269
STM	203	90	153	153	309	908
TOTAL	345	302	512	511	1 029	2 699
Pourcentage de subvention						66 %

FICHE DE PROJET MET-11

Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

No de projet	822000	Secteur	Réseau du métro
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-086-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	Non admissible		

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

Ce projet concerne donc la construction de nouvelles haltes commerciales et la mise à niveau du brut des services des 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)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	3 625	560	259	0	0	4 444
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3 625	560	259	0	0	4 444
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	3 625	560	259	0	0	4 444
TOTAL	3 625	560	259	0	0	4 444
Pourcentage de subvention						0 %

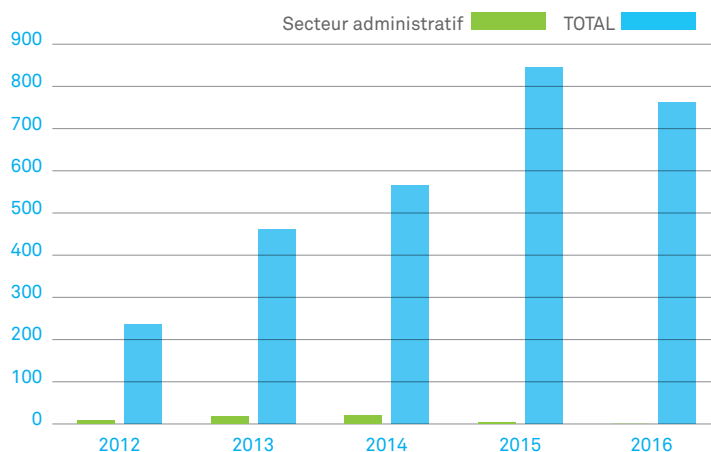
SECTEUR ADMINISTRATIF

SOMMAIRE

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique et des projets de patrimoine immobilier et d'infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de 25 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2014 à 2016, représentant 1 % des investissements totaux pour cette période.

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

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Soucieuse de prévenir les accidents au travail, la STM terminera en 2014 le projet de mesures de réduction des risques liés à la sécurité des machines utilisées à la Société. Pour 2014, une somme de 1,9 million de dollars sera consacrée à finaliser ce projet.

MATÉRIEL INFORMATIQUE

Au cours des trois prochaines années, 8,8 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit plus du tiers des investissements pour ce secteur.

Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM compte offrir un nouveau service d'achat de titres de transport en ligne. Ce projet vise à diversifier l'offre tarifaire en mettant en place des services de billettique par Internet, intégrés au système de Vente et perception. Les clients pourront utiliser ces services au moment voulu et ce, dans le confort de leur foyer, au bureau ou ailleurs. Ce projet, qui se terminera en 2014, demandera un investissement total de 7,6 millions de dollars.

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information prévoit le remplacement de micro-ordinateurs, de logiciels et périphériques et de composantes désuètes de l'infrastructure technologique. L'objectif de ce projet est d'assurer la disponibilité et la fiabilité des systèmes de l'entreprise. Un montant prévu de 2,3 millions de dollars est prévu pour 2014.

Finalement, la STM mettra en place trois autres projets informatiques : la migration du progiciel HASTUS (Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain), l'implantation d'un système de gestion de projets et d'investissement et l'optimisation de la gestion du temps. Ces projets totaliseront 3,6 millions de dollars.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

Au cours des trois prochaines années, 14,3 millions de dollars seront investis dans cette catégorie, soit près de 57 % du total des investissements du secteur. Dans un souci de saine gestion des fonds publics, la STM appliquera un programme d'optimisation et de maintien de ses espaces de travail.

Ce projet évalué à 10,5 millions de dollars sera réalisé au cours de 2014 et 2015. Un deuxième projet de cette nature, lié au transfert du centre de contrôle du métro et à l'implantation du nouveau système d'exploitation du métro, sera complété pour un montant de 3,9 millions de dollars.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – SECTEUR ADMINISTRATIF

<i>(en milliers de dollars)</i>				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total
MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE										
No:	370002	Mesures de réduction de risques pour	Cap	0	0	0	0	0	0	0
Fiche:	ADM-01	la sécurité des machines – phase II	Non cap	1 215	1 867	0	0	1 867	0	3 082
R.E./FIN.:	R-827-A		Total	1 215	1 867	0	0	1 867	0	3 082
Sous-total				1 215	1 867	0	0	1 867	0	3 082
MATÉRIEL INFORMATIQUE										
No:	18504	Prestation électronique de services de	Cap	4 297	2 717	0	0	2 717	0	7 014
Fiche:	ADM-02	billettique par Internet - phase I	Non cap	491	102	0	0	102	0	593
R.E./FIN.:	R-141-A		Total	4 788	2 819	0	0	2 819	0	7 607
No:	300113	Programme d'entretien périodique des	Cap	9 923	2 296	0	0	2 296	0	12 219
Fiche:	ADM-03	technologies de l'information	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	R-110-A	(PEPTI 2009-2012)	Total	9 923	2 296	0	0	2 296	0	12 219
No:	350008	Migration du progiciel	Cap	5 242	1 430	0	0	1 430	0	6 672
Fiche:	ADM-04	HASTUS à la version 2012	Non cap	734	85	0	0	85	0	819
R.E./FIN.:	R-138-A		Total	5 976	1 515	0	0	1 515	0	7 491
No:	850041	Implantation d'un système de gestion	Cap	1 439	2 051	0	0	2 051	0	3 490
Fiche:	ADM-05	de projets et d'investissements	Non cap	50	50	0	0	50	0	100
R.E./FIN.:	R-833-A		Total	1 489	2 101	0	0	2 101	0	3 590
No:	850042	Optimisation de la gestion du temps	Cap	4 764	0	0	0	0	0	4 764
Fiche:	ADM-06		Non cap	177	22	0	0	22	0	199
R.E./FIN.:	R-127-C		Total	4 941	22	0	0	22	0	4 963
Sous-total				27 117	8 753	0	0	8 753	0	35 870
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES										
No:	100003	Espaces de travail pour la	Cap	2 696	3 727	0	0	3 727	0	6 423
Fiche:	ADM-07	commande centralisée	Non cap	179	150	0	0	150	0	329
R.E./FIN.:	R-830-A		Total	2 875	3 877	0	0	3 877	0	6 752
No:	100004	Programme d'optimisation et de	Cap	0	6 079	4 387	0	10 466	0	10 466
Fiche:	ADM-08	maintien des espaces de travail	Non cap	0	0	0	0	0	0	0
R.E./FIN.:	À venir		Total	0	6 079	4 387	0	10 466	0	10 466
Sous-total				2 875	9 956	4 387	0	14 343	0	17 218
Cap				28 361	18 300	4 387	0	22 687	0	51 048
Non cap				2 846	2 276	0	0	2 276	0	5 122
Total				31 207	20 576	4 387	0	24 963	0	56 170



FICHE DE PROJET ADM-01

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

No de projet	370002	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Machinerie, équipement et outillage
No de R.E./Fin	R-827-A	Catégorie de portefeuille	Attirer, développer et mobiliser les talents
Programme d'aide	Non admissible		

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

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

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	0	0	0	0	0	0
Non capitalisable	1 215	1 867	0	0	0	3 082
TOTAL	1 215	1 867	0	0	0	3 082
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 215	1 867	0	0	0	3 082
TOTAL	1 215	1 867	0	0	0	3 082
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET ADM-02

Prestation électronique de services de billettique par Internet – phase I

No de projet	18504	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	En attente d'attribution	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-141-A	Catégorie de portefeuille	Améliorer l'expérience client et la mise en marché
Programme d'aide	SOFIL 2 DETTE		

Ce projet s'inscrit :

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

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

Les principaux livrables de ce projet sont :

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

Ces nouvelles technologies de billettique répondront non seulement aux besoins du microsite Internet de cette phase du projet, mais paveront aussi la voie aux besoins futurs prévus au *Plan stratégique 2020*, dont les cartes multiservices, clés USB, téléphones mobiles (NFC), guichets bancaires, etc.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	4 297	2 717	0	0	0	7 014
Non capitalisable	491	102	0	0	0	593
TOTAL	4 788	2 819	0	0	0	7 607
Financement						
Gouvernement provincial	1 445	941	0	0	0	2 386
Gouvernement fédéral	1 916	1 247	0	0	0	3 163
Agglomération de Montréal	593	386	0	0	0	979
STM	834	245	0	0	0	1 079
TOTAL	4 788	2 819	0	0	0	7 607

Pourcentage de subvention

86 %

FICHE DE PROJET ADM-03

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

No de projet	300113	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-110-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	Non admissible		

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information vise le remplacement des équipements et logiciels désuets de façon à assurer une saine gestion des actifs du parc informatique de l'entreprise et à maintenir les équipements et les logiciels à jour. Un plan de remplacement précis est établi chaque année afin de remplacer les composantes désuètes. Ce programme répond aux besoins constants et évolutifs de l'entreprise et réduit les coûts de maintenance des équipements et des logiciels tout en diminuant de façon importante les pannes relatives à ces composantes.

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	9 923	2 296	0	0	0	12 219
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	9 923	2 296	0	0	0	12 219
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	9 923	2 296	0	0	0	12 219
TOTAL	9 923	2 296	0	0	0	12 219
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET ADM-04

Migration du progiciel HASTUS à la version 2012

No de projet	350008	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	154-12-0446	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-138-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	SOFIL 2		

Le logiciel HASTUS (Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain) offre une solution modulaire et intégrée pour la planification et la gestion du transport public. Mondialement reconnu, HASTUS fournit les outils requis pour confectionner les horaires et les affectations des chauffeurs avec l'aide des meilleurs algorithmes d'optimisation disponibles sur le marché.

HASTUS offre également des modules pour la planification du réseau, la gestion du service sur la route, l'information à la clientèle et l'analyse de la performance. La base de données sous-jacente, facilement accessible à l'aide des outils fournis avec le système offre une source complète, unique et fiable de l'ensemble des données d'exploitation.

L'objectif du projet de migration du progiciel HASTUS (2005) à la version 2012 est avant tout d'éviter la désuétude afin de livrer un service à la clientèle de qualité. De plus, ce projet permettra d'assurer les besoins d'intégration avec le projet Système d'exploitation (iBUS), d'améliorer la performance du progiciel et d'offrir des occasions de développements futurs.

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	5 242	1 430	0	0	0	6 672
Non capitalisable	734	85	0	0	0	819
TOTAL	5 976	1 515	0	0	0	7 491
Financement						
Gouvernement provincial	1 249	383	0	0	0	1 632
Gouvernement fédéral	1 655	508	0	0	0	2 163
Agglomération de Montréal	512	157	0	0	0	669
STM	2 560	467	0	0	0	3 027
TOTAL	5 976	1 515	0	0	0	7 491
Pourcentage de subvention						60 %

FICHE DE PROJET ADM-05

Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements

No de projet	850041	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-833-A	Catégorie de portefeuille	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide	Non admissible		

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

Dans une première phase, cette implantation amènera des améliorations dans la gestion des projets de la division Ingénierie des infrastructures, tels que le suivi des coûts complets et des activités, la planification des ressources et des échéanciers, l'ordonnancement des activités et le suivi de l'avancement des travaux.

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	1 439	2 051	0	0	0	3 490
Non capitalisable	50	50	0	0	0	100
TOTAL	1 489	2 101	0	0	0	3 590
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	1 489	2 101	0	0	0	3 590
TOTAL	1 489	2 101	0	0	0	3 590
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET ADM-06

Optimisation de la gestion du temps

No de projet	850042	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Matériel informatique
No de R.E./Fin	R-127-C	Catégorie de portefeuille	Améliorer davantage la performance
Programme d'aide	Non admissible		

Ce projet vise l'optimisation des processus et outils soutenant les activités 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 de contrôle du temps travaillé intégrés, adaptés aux réalités opérationnelles et aux exigences de contrôle de la STM afin d'avoir une donnée unique, de qualité et disponible dans les délais requis.

La première livraison de ce projet inclut la mise en place du bulletin de paie électronique, tant pour réduire l'utilisation du papier qu'éliminer un processus lourd et risqué, et l'implantation du libre-service employé et gestionnaire. Cette évolution améliorera l'efficacité des services de la paie et des ressources humaines tout en réduisant les coûts dans un contexte vert.

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	4 764	0	0	0	0	4 764
Non capitalisable	177	22	0	0	0	199
TOTAL	4 941	22	0	0	0	4 963
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	4 941	22	0	0	0	4 963
TOTAL	4 941	22	0	0	0	4 963

Pourcentage de subvention

0 %

FICHE DE PROJET ADM-07

Espaces de travail pour la commande centralisée

No de projet	100003	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	R-830-A	Catégorie de portefeuille	Maintenir les actifs
Programme d'aide	Non admissible		

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

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	2 696	3 727	0	0	0	6 423
Non capitalisable	179	150	0	0	0	329
TOTAL	2 875	3 877	0	0	0	6 752
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	2 875	3 877	0	0	0	6 752
TOTAL	2 875	3 877	0	0	0	6 752
Pourcentage de subvention						0 %

FICHE DE PROJET ADM-08

Programme d'optimisation et de maintien des espaces de travail

No de projet	100004	Secteur	Administratif
No de projet MTQ	Non applicable	Catégorie d'actif	Patrimoine immobilier et infrastructures
No de R.E./Fin	À venir	Catégorie de portefeuille	Attirer, développer et mobiliser les talents
Programme d'aide	Non admissible		

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

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

(en milliers de dollars)	2013 et avant	2014	2015	2016	2017 et après	TOTAL du projet
Investissement						
Capitalisable	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Non capitalisable	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Financement						
Gouvernement provincial	0	0	0	0	0	0
Gouvernement fédéral	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0
STM	0	6 079	4 387	0	0	10 466
TOTAL	0	6 079	4 387	0	0	10 466
Pourcentage de subvention						0 %



ANNEXES

ANNEXE A

SOMMAIRE DES PROJETS À L'ÉTUDE

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

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2014-2016	Total projet
Modifications des ateliers et des équipements Métro – Voitures de métro Azur (MPM-10) (Remplacement des voitures MR-73)	28,4	637,0
Réno-Systèmes - phase IV	68,1	600,0
Réno-Infrastructures - phase II	1,7	310,0
Nouveau centre de transport	45,9	250,0
Reconstruction du Centre de transport St-Denis	67,2	229,9
Vente et perception - horizon 10 ans	19,8	36,8
Réaménagement intérieur et de l'enveloppe de bâtiments, et des protections antisismiques	23,6	25,0
Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	18,8	24,4
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	23,9	23,9
Programme de renouvellement des systèmes informatiques de la chaîne logistique	10,2	23,7
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé/Côte-Vertu	20,9	21,0
Aménagement du terminus Dorval	12,6	15,8
Poste Providence : réfection et mise aux normes	14,5	14,5
Transport adapté - Exploitation temps réel ACCESS (EXTRA) - phase II	12,7	13,1
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information – 2014-2017	12,0	12,0
Stations Castelnau et Berri-UQAM, arrière-gare Honoré-Beaugrand et Longueuil : réfection des systèmes FireCycle	4,6	11,5
Autres projets à l'étude	38,0	43,3
Total des projets à l'étude	422,9	2 291,9

ANNEXE B PROJETS À L'ÉTUDE

(en milliers de dollars)				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total	
RÉSEAU DES BUS											
MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE											
No:	3304	Divers lieux : mise à niveau des installations d'huiles usées	Cap	0	104	2 854	1 193	4 151	734	4 885	
			Non cap	143	0	0	0	0	0	143	
			Total	143	104	2 854	1 193	4 151	734	5 028	
No:	3415	Réseau de surface : réfection du système d'air comprimé	Cap	0	25	293	284	602	287	889	
			Non cap	19	0	0	0	0	0	19	
			Total	19	25	293	284	602	287	908	
No:	3469	Centre de transport Anjou : mise à niveau des produits pétroliers	Cap	0	80	28	1 240	1 348	0	1 348	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	80	28	1 240	1 348	0	1 348	
No:	3775	Centre de transport Legendre : remplacement des réservoirs de diesel	Cap	0	20	854	0	874	0	874	
			Non cap	55	0	0	0	0	0	55	
			Total	55	20	854	0	874	0	929	
			Sous-total	217	229	4 029	2 717	6 975	1 021	8 213	
MATÉRIEL INFORMATIQUE											
No:	850045-2	Transport adapté - Exploitation temps réel ACCESS (EXTRA) - phase II	Cap	0	3 249	5 271	2 714	11 234	0	11 234	
			Non cap	401	346	712	367	1 425	0	1 826	
			Total	401	3 595	5 983	3 081	12 659	0	13 060	
			Sous-total	401	3 595	5 983	3 081	12 659	0	13 060	
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES											
No:	350003	Aménagement du terminus Dorval	Cap	0	14	9 396	3 172	12 582	3 177	15 759	
			Non cap	5	0	0	0	0	0	5	
			Total	5	14	9 396	3 172	12 582	3 177	15 764	
No:	529994	Reconstruction du Centre de transport Saint-Denis	Cap	0	12 307	27 969	25 364	65 640	161 193	226 833	
			Non cap	641	182	1 311	61	1 554	835	3 030	
			Total	641	12 489	29 280	25 425	67 194	162 028	229 863	
No:	625007	Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	Cap	0	178	1 967	16 642	18 787	5 417	24 204	
			Non cap	240	0	0	0	0	0	240	
			Total	240	178	1 967	16 642	18 787	5 417	24 444	
No:	851201	Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé/Côte-Vertu	Cap	0	5 300	15 600	0	20 900	0	20 900	
			Non cap	100	0	0	0	0	0	100	
			Total	100	5 300	15 600	0	20 900	0	21 000	
No:	851503	Nouveau centre de transport	Cap	0	0	12 790	30 900	43 690	203 870	247 560	
			Non cap	0	800	50	1 400	2 250	190	2 440	
			Total	0	800	12 840	32 300	45 940	204 060	250 000	
			Sous-total	986	18 781	69 083	77 539	165 403	374 682	541 071	
RÉSEAU DES BUS				Cap	0	21 277	77 022	81 509	179 808	374 678	554 486
				Non cap	1 604	1 328	2 073	1 828	5 229	1 025	7 858
				Total	1 604	22 605	79 095	83 337	185 037	375 703	562 344

ANNEXE B PROJETS À L'ÉTUDE

(en milliers de dollars)				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total
RÉSEAU DU MÉTRO										
MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE										
No:	3332	Plateau Youville et Complexe Crémazie : centralisation des compresseurs	Cap	0	382	592	0	974	0	974
			Non cap	3	0	0	0	0	0	3
			Total	3	382	592	0	974	0	977
No:	3470	Sous-station Legendre : remplacement des cellules de disjoncteur 600V	Cap	0	50	18	778	846	0	846
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	50	18	778	846	0	846
No:	3655	Stations Castelnau et Berri-UQAM, arrière-gare Hon.-Beaugrand et Longueuil : réfection des systèmes FireCycle	Cap	0	165	2 178	2 243	4 586	6 811	11 397
			Non cap	126	0	0	0	0	0	126
			Total	126	165	2 178	2 243	4 586	6 811	11 523
No:	3774	Loges du réseau du métro : mise à niveau des systèmes de climatisation	Cap	0	3	360	1 740	2 103	0	2 103
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	3	360	1 740	2 103	0	2 103
No:	3907	Plateau Youville : remplacement de la génératrice au diesel	Cap	0	50	0	794	844	0	844
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	50	0	794	844	0	844
No:	721883	Réseau du métro : remplacement de la plate-forme de lavage des radiers	Cap	0	1 289	0	0	1 289	0	1 289
			Non cap	207	0	0	0	0	0	207
			Total	207	1 289	0	0	1 289	0	1 496
No:	850025	Réno-Systèmes - phase IV	Cap	0	0	5 600	62 455	68 055	531 945	600 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	5 600	62 455	68 055	531 945	600 000
			Sous-total	336	1 939	8 748	68 010	78 697	538 756	617 789
MATÉRIEL ROULANT										
No:	851404	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	Cap	0	4 435	18 400	0	22 835	0	22 835
			Non cap	0	102	946	0	1 048	0	1 048
			Total	0	4 537	19 346	0	23 883	0	23 883
			Sous-total	0	4 537	19 346	0	23 883	0	23 883
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES										
No:	2129	Poste Viau : mise à niveau de la ventilation et des portes	Cap	0	25	0	371	396	0	396
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	25	0	371	396	0	396
No:	2140	Réaménagement intérieur et de l'enveloppe de bâtiments, et des protections anti-sismiques	Cap	0	413	10 411	12 811	23 635	992	24 627
			Non cap	365	0	0	0	0	0	365
			Total	365	413	10 411	12 811	23 635	992	24 992
No:	230008	Modifications des ateliers et des équipe- ments Métro/voitures de métro Azur (MPM-10) (Remplacement des voitures MR-73)	Cap	0	0	7 580	20 781	28 361	608 669	637 030
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	7 580	20 781	28 361	608 669	637 030
No:	3073	Poste Providence : réfection et mise aux normes	Cap	0	0	10 169	4 313	14 482	0	14 482
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	10 169	4 313	14 482	0	14 482
No:	3439	Postes de redressements du métro : ajout de détection incendie	Cap	0	46	17	726	789	0	789
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	46	17	726	789	0	789

ANNEXE B PROJETS À L'ÉTUDE

(en milliers de dollars)

				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total
RÉSEAU DU MÉTRO										
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES (SUITE)										
No:	3525	Divers endroits : réfection des escaliers fixes	Cap	0	80	28	1 240	1 348	0	1 348
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	80	28	1 240	1 348	0	1 348
No:	3762	Ateliers Villeray : mise à niveau complète de l'éclairage	Cap	0	97	409	1 165	1 671	0	1 671
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	97	409	1 165	1 671	0	1 671
No:	3805	Divers bâtiments : installation de dispositifs anti-refoulement	Cap	0	34	333	322	689	327	1 016
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	34	333	322	689	327	1 016
No:	625010	Signalétique	Cap	0	1 541	1 008	694	3 243	499	3 742
			Non cap	1 386	0	0	0	0	0	1 386
			Total	1 386	1 541	1 008	694	3 243	499	5 128
No:	634372	Réno-Infrastructures métro - phase II	Cap	0	0	0	1 674	1 674	308 326	310 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	0	0	1 674	1 674	308 326	310 000
Sous-total				1 751	2 236	29 955	44 097	76 288	918 813	996 852
RÉSEAU DU MÉTRO				Cap	0	8 610	57 103	112 107	1 457 569	1 635 389
				Non cap	2 087	102	946	0	1 048	3 135
				Total	2 087	8 712	58 049	112 107	1 457 569	1 638 524

SECTEUR ADMINISTRATIF

MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

No:	850004	Vente et perception - horizon 10 ans	Cap	0	6 400	4 900	3 740	15 040	14 960	30 000
			Non cap	1 978	1 300	2 000	1 500	4 800	0	6 778
			Total	1 978	7 700	6 900	5 240	19 840	14 960	36 778
Sous-total				1 978	7 700	6 900	5 240	19 840	14 960	36 778

MATÉRIEL INFORMATIQUE

No:	162051	Entrepôt de données pour Vente et perception	Cap	0	496	1 091	0	1 587	0	1 587
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	496	1 091	0	1 587	0	1 587
No:	850019	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information – 2014-2017	Cap	0	4 000	4 000	4 000	12 000	0	12 000
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	4 000	4 000	4 000	12 000	0	12 000
No:	850036	Téléphonie IP ou remplacement Centrex de Bell	Cap	0	3 000	1 000	0	4 000	0	4 000
			Non cap	103	0	0	0	0	0	103
			Total	103	3 000	1 000	0	4 000	0	4 103
No:	850044	Programme de renouvellement des systèmes informatiques de la chaîne logistique	Cap	0	800	4 400	5 000	10 200	13 500	23 700
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0
			Total	0	800	4 400	5 000	10 200	13 500	23 700

SECTEUR ADMINISTRATIF : SUITE PAGE 141

ANNEXE B PROJETS À L'ÉTUDE

(en milliers de dollars)				2013 et avant	2014	2015	2016	Total 2014-2016	2017 et après	Total	
SECTEUR ADMINISTRATIF											
MATÉRIEL INFORMATIQUE (SUITE)											
No:	850054	Refonte de la plateforme géomatique	Cap	0	600	800	0	1 400	0	1 400	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	600	800	0	1 400	0	1 400	
No:	851202	SAP PM - PROPRE	Cap	693	1 135	0	0	1 135	0	1 828	
			Non cap	692	46	0	0	46	0	738	
			Total	1 385	1 181	0	0	1 181	0	2 566	
No:	851301	Mise à jour de Windows et MS client	Cap	0	1 500	250	0	1 750	0	1 750	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	1 500	250	0	1 750	0	1 750	
No:	851307	Programme de sécurité informatique	Cap	0	750	750	0	1 500	0	1 500	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	750	750	0	1 500	0	1 500	
No:	851405	Refonte du site INTRANET	Cap	0	750	450	250	1 450	0	1 450	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	750	450	250	1 450	0	1 450	
No:	851406	Mise à niveau de l'intégration applicative (EAI)	Cap	0	750	400	200	1 350	0	1 350	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	750	400	200	1 350	0	1 350	
No:	851407	Migration de la base de données de SAP	Cap	0	1 000	0	0	1 000	0	1 000	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	1 000	0	0	1 000	0	1 000	
No:	851408	Intégration du module GRC dans SAP	Cap	0	1 000	0	0	1 000	0	1 000	
			Non cap	0	0	0	0	0	0	0	
			Total	0	1 000	0	0	1 000	0	1 000	
			Sous-total	1 488	15 827	13 141	9 450	38 418	13 500	53 406	
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES											
No:	3064	Tour Grande révision : réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale	Cap	0	17	775	0	792	0	792	
			Non cap	50	0	0	0	0	0	50	
			Total	50	17	775	0	792	0	842	
			Sous-total	50	17	775	0	792	0	842	
SECTEUR ADMINISTRATIF				Cap	693	22 198	18 816	13 190	54 204	28 460	83 357
				Non cap	2 823	1 346	2 000	1 500	4 846	0	7 669
				Total	3 516	23 544	20 816	14 690	59 050	28 460	91 026
GRAND TOTAL STM – PROJETS À L'ÉTUDE				Cap	693	52 085	152 941	206 806	411 832	1 860 707	2 273 232
				Non cap	6 514	2 776	5 019	3 328	11 123	1 025	18 662
				Total	7 207	54 861	157 960	210 134	422 955	1 861 732	2 291 894

ANNEXE C

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

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

1. DIRECTIVE EN MATIÈRE DE CAPITALISATION

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

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

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

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

2. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE C

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

SAINE GESTION DES DÉPENSES

a. Réduction des dépenses

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

b. Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation

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

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 degré élevé de transparence et une saine gestion des contrats au sein de la Société. Par cette politique, la Société instaure une série de mesures visant à :

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

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

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

ANNEXE C

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

SAINE GESTION DES DÉPENSES (SUITE)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE C

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS

h. Gestion des risques

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

3. 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 la rendre rapidement accessible 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 particulières;
- la Société désire que s'exerce un contrôle des coûts associés à la création, la manipulation et la conservation de l'information.

4. 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. L'impact sur le développement durable est d'ailleurs considéré dans les processus décisionnels des projets.

5. 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.

ANNEXE D

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

1.0 OBJECTIFS

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

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

2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

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

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

3.0 CRITÈRES DE CAPITALISATION À TITRE D'IMMOBILISATION

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

- a. Il a été acquis, construit, développé, amélioré ou mis en valeur en vue d'être utilisé de façon durable, soit une **durée de vie utile** supérieure à trois (3) ans; ET
- b. Il procure des **avantages économiques futurs**, c'est-à-dire qu'il est destiné à être utilisé pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société et qu'il n'est pas destiné à être vendu dans le cours normal des activités de la Société. Dans le cas d'un ajout à une immobilisation existante, il a pour effet d'augmenter sa durée d'utilisation originale ou d'accroître sa capacité de service; ET
- c. Il répond à l'une des trois conditions suivantes relatives au coût :
 - i. Son **coût** unitaire est égal ou supérieur à 10 000 \$; OU
 - ii. Il est acquis en même temps que plusieurs biens identiques **dont la valeur totale** de l'ensemble est supérieure ou égale à 75 000 \$; OU
 - iii. Il est acquis dans le cadre d'un regroupement d'actifs **dont la valeur totale** est égale ou supérieure à 75 000 \$. Est considéré comme regroupement d'actifs l'ensemble des items ou des coûts nécessaires pour rendre fonctionnel un bien ou un système.

ANNEXE D

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

3.1 Exceptions

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

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

3.2 Exclusion

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

3.3 Particularité concernant les contrats de location-acquisition

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

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

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

3.5 Radiation des immobilisations

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

4.0 ÉVALUATION DU COÛT DES IMMOBILISATIONS

Le coût des immobilisations est déterminé en tenant compte, selon le cas :

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

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

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

ANNEXE D

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

5.0 PRÉSENTATION DANS LES ÉTATS FINANCIERS

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

6.0 MÉTHODE D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

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

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

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

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

7.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

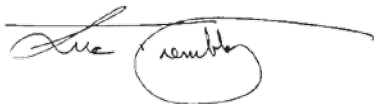
L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par la Section comptabilité financière relevant de la direction Gestion financière et encadrement de systèmes sous la direction exécutive Finances et Contrôle.

8.0 RÉFÉRENCES

Manuel de la présentation de l'information financière municipale.

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

APPROUVÉE PAR:



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

ANNEXE D

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

ANNEXE 1

TERMINOLOGIE COMPTABLE

ACTIF

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

AMÉLIORATIONS

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

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

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

AMORTISSEMENT

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

AMORTISSEMENT CUMULÉ

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

BUREAU DE PROJET

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

COÛT D'ACQUISITION D'UNE IMMOBILISATION

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

ENTRETIEN ET RÉPARATION

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

MISE EN SERVICE D'UNE IMMOBILISATION EN COURS

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

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

ANNEXE D DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

ANNEXE 1 TERMINOLOGIE COMPTABLE

PROJET MAJEUR

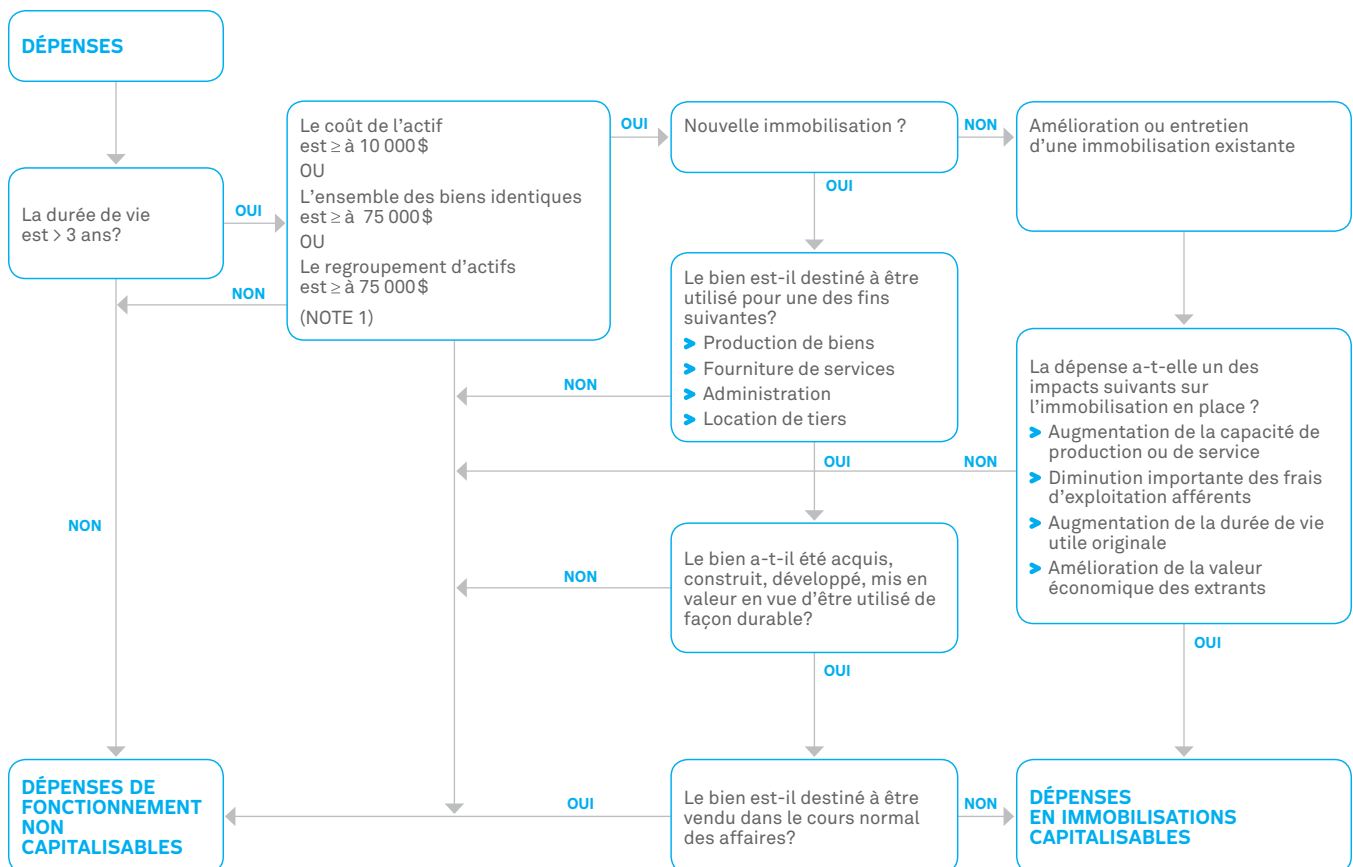
Un projet majeur est un projet dont :

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

VIE UTILE

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

ANNEXE 2 RÈGLES DE CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS



NOTE 1 : Voir les exceptions à l'article 3.1

ANNEXE D DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

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

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

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

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

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

* Se référer au deuxième paragraphe ci-haut

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

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

Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées soit :

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

Toutes les heures capitalisables doivent être appuyées par des pièces justificatives dûment autorisées par le responsable du projet tel que défini par le plan de contrôle du projet, le cas échéant.

ANNEXE D DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

ANNEXE 4 COÛT DES IMMOBILISATIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

* International Public Sector Accounting Standards Board

ANNEXE D DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

ANNEXE 5 CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

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

ANNEXE D DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS

ANNEXE 5 CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

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

ANNEXE E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

Le PAGTCP date des années 70, toutefois c'est le décret 1420-93 du 6 octobre 1993 qui confirme son adoption. Il a ensuite été modifié par les décrets n^{os} 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 988-98 du 21 juillet 1998, 426-99 du 14 avril 1999, 1152-2002 du 25 septembre 2002, 147-2007 du 14 février 2007 ainsi que les 982-2008 et 983-2008 du 8 octobre 2008.

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

ANNEXE E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	69,0 %
	Gouvernement provincial	15,5 %
	Agglomération de Montréal	15,5 %
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2006 à 2010	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus et minibus urbains neufs	100 %
	Véhicules de service pour l'exploitation du réseau des bus	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %
	Stationnement incitatif	100 %
	Voie réservée	100 %
	Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
	Abribus	100 %
	Support à vélos	100 %
	Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
	Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
	Prolongement de la durée de vie utile - minibus, bus et voitures de métro	Variable*
	Subvention à l'exploitation – coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets n^{os} 88-2006 du 22 février 2006, 333-206 du 26 avril 2006 et 115-2007 du 14 février 2007.

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

ANNEXE E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	48,5 %
	Gouvernement provincial	36,5 %
	Agglomération de Montréal	15,0 %
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Types de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2011 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus et minibus neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %
	Stationnement incitatif	100 %
	Voie réservée	100 %
	Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
	Abribus	100 %
	Support à vélos	100 %
	Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
	Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
	Prolongement de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro	Variable*
	Système d'aide à l'exploitation	100 %
	Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets n^{os} 88-2006 du 22 février 2006, 333-206 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007 et 543-2010 du 23 juin 2010.

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

ANNEXE E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Le programme dispose d'une somme d'environ 100 millions de dollars annuellement et comporte trois volets, soit : <ul style="list-style-type: none">— l'amélioration des services;— l'acquisition des véhicules;— la promotion du transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2007 à 2013	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Amélioration des services – coûts directs d'exploitation liées à l'augmentation nette de l'offre de service	50 %
	Acquisition de véhicules neufs ou la location temporaire de véhicules requis pour l'augmentation de l'offre de service	50 %
	Activités de promotion du transport en commun	50 %

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

ANNEXE E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE À L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE (PAGAAEE) DANS LE TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes a été adopté en 2008 dans le cadre de la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif et de la mesure 6 du *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*. Depuis 2007, une somme de 42,1 millions de dollars provenant du Fonds vert a été rendue disponible pour favoriser l'introduction de nouvelles technologies et améliorer l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes. En 2011, le programme a été modifié et prolongé d'une année, pour se terminer le 31 décembre 2012.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	<p>Le programme dispose d'une somme de cinq millions de dollars annuellement et comporte trois volets, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> — véhicule automobile électrique ou hybride utilisé comme véhicule taxi ou d'autopartage; — bus électrique ou hybride; — amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules utilisés pour le transport collectif des personnes. 	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2007 à 2012	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus électrique ou hybride	50 %
	Véhicule automobile électrique ou hybride	Max 2 000 \$
	Réalisation d'études et de projets expérimentaux menant à l'intégration de bus ou de taxis mus entièrement par l'énergie électrique	50 %
	Amélioration de l'efficacité énergétique	50 %

Programme adopté par le décret 18-2008 du 15 janvier 2008 et modifié par le décret 1357-2011 du 14 décembre 2011.

ANNEXE E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

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

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

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral	
Définition du programme	Ce programme sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et à appuyer des projets qui contribuent à une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités prospères.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	2007 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Acquisition, construction ou remise en bon état d'un bien corporel immobilisé	33 1/3 %
	Activités de communication	33 1/3 %
	Frais de planification (plans, arpentage, ingénierie, supervision des travaux d'architecture, essai et service de consultation en gestion)	Maximum 15%
	Trottoirs, pistes cyclables et voies à usages multiples pour les piétons et les bicyclettes	33 1/3 %
	Examens techniques et environnementaux, coûts des activités correctives, et mesures d'atténuation et de suivi	33 1/3 %
	Coûts de l'affichage lié au projet, de l'éclairage, du marquage et du réajustement des services publics	33 1/3 %
	Coûts liés à la consultation auprès des autochtones	33 1/3 %
	Coûts d'élaboration et de mise en œuvre de techniques innovatrices pour la réalisation du projet	33 1/3 %
	Coûts de vérification et d'évaluation	33 1/3 %
	Projets de recherche et de diffusion du savoir, ainsi que des études de planification et de faisabilité	Variable
	Autres coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre du projet qui sont approuvés avant d'être engagés	33 1/3 %



INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
APS	Bus à plancher surbaissé
CBA	Consortium Bombardier-Alstom
CCU	Comité consultatif d'urbanisme
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CHUM	Centre Hospitalier de l'Université de Montréal
CMAPE	Comité maintien des actifs, projets majeurs et environnement
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CSST	Commission de la santé et de la sécurité du travail
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DS FIN	Directive sectorielle Finances
FCC	Fonds Chantiers Canada
GES	Gaz à effet de serre
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GPP	Gestion de portefeuille de projets
GPS	Global Positioning System
GUAA	Gestion unifiée des acquisitions d'autobus
HASTUS	Horaires et Assignations pour Système de Transport Urbain et Semi-urbain
ICCA	Institut Canadien des Comptables Agréés
IP	Internet Protocol
IPSAS	International Public Sector Accounting Standards Board
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MPB	Mesure préférentielle pour bus
MPM-10	Matériel pneumatique Montréal 2010
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MS	Microsoft
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NFC	Near Field Communication
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
PC	Politique corporative

PCGR	Principes comptables généralement reconnus
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PQI	Plan québécois des infrastructures
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PTI	Programme triennal d'immobilisations
R.E. / FIN.	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs
SAN	Storage Area Network
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégré
SAP BI	Outil d'analyse avancée (Business Intelligence)
SAP PM	Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)
SCAD	Système de collecte automatique de données
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service Rapide par Bus
SRLB	Système radio à large bande
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
UQAM	Université du Québec à Montréal
USB	Universal Serial Bus
VGI	Volet Grandes Infrastructures (du programme de subvention Fonds Chantiers Canada)





Publié par
la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Finances et Contrôle

Direction
Budget et investissements

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

This report is available in English.

stm.info

