

ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

Le jeudi 19 novembre 2015

à 9 h 30

AVIS DE CONVOCATION

Montréal, le jeudi 12 novembre 2015

Prenez avis qu'une assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération est convoquée, à la demande du comité exécutif, pour **le jeudi 19 novembre 2015, à 9 h 30**, dans la salle du conseil de l'hôtel de ville. Les affaires énumérées dans les pages suivantes seront soumises à cette assemblée.

(s) Yves Saindon

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

(English version available at the Service du greffe, City Hall, Suite R-134)

ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

Le jeudi 19 novembre 2015

à 9 h 30

Veillez prendre connaissance de l'ordre du jour de l'assemblée ordinaire du conseil d'agglomération du jeudi 19 novembre 2015.

Veillez noter qu'une version électronique des dossiers accompagne cet ordre du jour et est accessible via la base de données sécurisée ADI. La version papier des articles 30.01 et 30.02 vous a déjà été remise.



**Assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération
du jeudi 19 novembre 2015**

ORDRE DU JOUR

01 – Période de questions du public

01.01 Service du greffe

Période de questions du public

02 – Période de questions des membres du conseil

02.01 Service du greffe

Période de questions des membres du conseil

03 – Ordre du jour et procès-verbal

03.01 Service du greffe

Adoption de l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération

03.02 Service du greffe

Approbation du procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération
tenue le 22 octobre 2015

06 – Dépôt de rapports des commissions du conseil

06.01 Service du greffe

Dépôt du rapport et des recommandations de la Commission sur les finances et l'administration ayant trait à l'étude des Programmes triennaux d'immobilisations (PTI) 2016-2017-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération) et de la Société de transport de Montréal

30 – Administration et finances

30.01 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1153843005

Adoption du Programme triennal d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération)

Compétence d'agglomération : Actes inhérents ou accessoires à une compétence d'agglomération

30.02 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1153843003

Approbation du Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal

Compétence d'agglomération : Transport collectif des personnes

**Procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération
de la Ville de Montréal du 22 octobre 2015
14 h**

**Séance tenue le jeudi 22 octobre 2015
Salle du conseil de l'hôtel de ville**

PRÉSENCES :

M. Denis Coderre, Mme Manon Barbe, M. Dimitrios (Jim) Beis, M. George Bourelle, M. Harout Chitilian, M. Russell Copeman, M. Robert Coutu, M. Claude Dauphin, M. Gilles Deguire, M. Alan DeSousa, M. Pierre Desrochers, Mme Jane Foukal Guest, M. Michel Gibson, Mme Paola Hawa, M. Anthony Housefather, M. Beny Masella, M. Lionel Perez, Mme Chantal Rouleau, M. Edgar Rouleau, M. Philippe Roy, M. Aref Salem, Mme Anie Samson, M. William Steinberg, M. Peter F. Trent, M. Morris Trudeau, Mme Maria Tutino et Mme Monique Vallée

ABSENCES SANS MOTIF AU SENS DU RÈGLEMENT SUR LE TRAITEMENT DES ÉLUS :

M. Max Mickey Guttman, M. Edward Janiszewski et M. Richard Ryan

ABSENCE AVEC MOTIF AU SENS DU RÈGLEMENT SUR LE TRAITEMENT DES ÉLUS :

M. Benoit Dorais

AUTRES PRÉSENCES :

M. Alain Marcoux, Directeur général
Me Yves Saindon, Greffier de la Ville

Le président de l'assemblée déclare la séance ouverte et demande d'observer un moment de recueillement .

1 - Période de questions du public

Le président de l'assemblée appelle le point « Période de questions du public ».

Aucun citoyen ne s'étant inscrit, le président de l'assemblée déclare la période de questions du public close.

Le président de l'assemblée rappelle le temps de parole alloué aux membres lors du dépôt et de l'adoption du PTI.

Il salue de plus la victoire de M. Anthony Housefather lors des élections fédérales du 19 octobre dernier.

Monsieur Denis Coderre et Monsieur Peter F. Trent soulignent la victoire de M. Housefather et le félicitent pour sa nomination. M. Housefather remercie les membres du conseil pour leur appui.

2 - Période de questions des membres du conseil

Le président de l'assemblée appelle le point « Période de questions des membres du conseil ».

N'ayant aucune intervention de la part des membres du conseil, le président de l'assemblée déclare la période de questions des membres du conseil close à 14 h 13.

CG15 0581

Adoption de l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Harout Chitilian

Et résolu :

d'adopter l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 22 octobre 2015, tel que livré aux membres du conseil, ainsi que l'avis de convocation de la présente séance.

Adopté à l'unanimité.

03.01

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Pierre Desrochers

Et résolu :

de réunir, pour fins d'étude, les articles 30.01 à 30.03 de l'ordre du jour.

Adopté à l'unanimité.

CG15 0582

Dépôt du Programme triennal d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération)

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Pierre Desrochers

Et résolu :

de déposer le Programme triennal d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération).

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

30.01 1153843005

CG15 0583

Dépôt du Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Pierre Desrochers

Et résolu :

de déposer le Programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal.

Adopté à l'unanimité.

30.02 1153843003

CG15 0584

Mandat à la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude des Programmes triennaux d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération) et de la Société de transport de Montréal

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Pierre Desrochers

Et résolu :

de mandater la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude des Programmes triennaux d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération) et de la Société de transport de Montréal.

Adopté à l'unanimité.

30.03

À 14 h 20, tous les points de l'ordre du jour ayant été étudiés, le président de l'assemblée déclare l'assemblée levée.

Gilles Deguire
Président de l'assemblée

Yves Saindon
Greffier de la Ville

Toutes et chacune des résolutions ci-dessus relatées sont approuvées.

Denis Coderre
Maire

COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Étude publique
du programme triennal d'immobilisations (PTI)
2016-2017-2018
de la Ville de Montréal (volets ville centrale et agglomération)
et de la Société des transports de Montréal

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal
le 17 novembre 2015
et
au conseil d'agglomération
le 19 novembre 2015

Montréal 

Service du greffe

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation
275, rue Notre-Dame Est - Bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6
Téléphone: 872-3770 Télécopieur: 872-5655

La commission

Président

*M. Alan DeSousa
Conseiller de la Ville et maire
Arrondissement de Saint-Laurent*

Vice-présidents

*M. Peter F. Trent
Maire
Ville de Westmount*

*M. Guillaume Lavoie
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rosemont – La
Petite-Patrie*

Membres

*M. Georges Bourelle
Maire
Ville de Beaconsfield*

*Mme Christine Clément-Talbot
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro*

*M. Yves Gignac
Conseiller d'arrondissement
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro*

*M. Richard Guay
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Rivière-des-Prairies
– Pointe-aux-Trembles*

*Mme Justine McIntyre
Conseillère de la Ville
Arrondissement de Pierrefonds-Roxboro*

*M. Sylvain Ouellet
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Villeray – Saint-
Michel – Parc-Extension*

*Mme Laura Palestini
Conseillère d'arrondissement
Arrondissement de LaSalle*

*M. Dominic Perri
Conseiller de la Ville
Arrondissement de Saint-Léonard*

Montréal, le 19 novembre 2015

Monsieur Gilles Deguire
Président du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Monsieur le Président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (06-009) et au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les finances et l'administration, le rapport et les recommandations des séances publiques tenues les 23 et 30 octobre et du 2 au 6 novembre 2015 relatifs à l'étude du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2016-2017-2018 déposé au conseil municipal et au conseil d'agglomération les 21 et 22 octobre derniers.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

La secrétaire recherchiste,

« Original signé »

« Original signé »

Alan DeSousa, FCPA, FCA

Diane Côté

TABLE DES MATIÈRES

LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE.....	4
LES PRINCIPALES LIGNES DU PROGRAMME	5
LE CONTENU DU RAPPORT	6
LES RECOMMANDATIONS	7
RAPPORT MINORITAIRE	12

LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE

La Commission sur les finances et l'administration a procédé à l'étude publique du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2016-2017-2018 de la Ville de Montréal (volets ville centrale et agglomération), de même que celui de la Société de transport de Montréal (STM).

Ces deux documents ont été déposés à l'assemblée extraordinaire du conseil municipal du 21 octobre 2015 et du conseil d'agglomération le 22 octobre 2015. La commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique par les résolutions suivantes : CM15 1142 et CG15 0584. Le portrait global des PTI 2016-2017-2018 ont été rendus publics à cet instant. Les documents afférents ont été déposés aux membres de la commission qui en font l'étude.

Dans le cadre des travaux préalables à la tenue de cette étude, un avis public a été diffusé, le 14 octobre 2015, dans deux grands quotidiens montréalais, l'un francophone et l'autre anglophone, de même que sur le site internet de la Ville. L'avis précisait les dates des séances des assemblées publiques de la commission ainsi que les modalités de participation du public. Les documents principaux ont également été diffusés sur internet.

L'étude publique a eu lieu les 23 et 30 octobre et du 2 au 6 novembre 2015 à la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal. Au cours de ces séances, en plus de la présentation du portrait global du PTI par le directeur général et le directeur et trésorier du Service des finances, la commission a également entendu les responsables des unités d'affaires où des implications financières et investissements stratégiques sont programmés, en liens directs avec les services à la population. Les enjeux associés à la programmation, les répercussions financières du PTI sur le budget de fonctionnement et l'utilisation de ces ressources ont été les aspects principaux couverts au moment des présentations par les unités qui suivent :

UNITÉS D'AFFAIRES	SOMMES ALLOUÉES
Société de transport de Montréal	2 813,0 M\$
Service de l'eau	1 247,0 M\$
Service des infrastructures, de la voirie et des transports	1 210,0 M\$
Service de la gestion et de la planification immobilière	493,2 M\$
Service de la concertation des arrondissements – volet PTI des arrondissements	459,0 M\$
Service de la mise en valeur du territoire	311,3 M\$
Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal	282,0 M\$
Service des technologies de l'information	240,0 M\$
Service de l'environnement	218,0 M\$
Commission des services électriques	192,0 M\$
Service de la culture	150,9 M\$
Société du parc Jean-Drapeau	140,7 M\$
Service de la diversité sociale et des sports	138,7 M\$

Service du matériel roulant et des ateliers	78,958 M\$
Service de l'Espace pour la vie	59,7 M\$
Service de la concertation des arrondissements	17,8 M\$

Des périodes de questions et de commentaires réservées au public étaient prévues après chaque présentation. Des périodes de questions et de commentaires des membres de la commission ont suivi celles-ci.

Par la suite, les commissaires ont délibéré, les 4 et 6 novembre 2015, afin de dégager les principales recommandations à soumettre au comité exécutif et au Service des finances dans le cadre de la finalisation du programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 et dans la perspective du plan des investissements à long terme. Enfin, le vendredi 6 novembre, la commission s'est réunie publiquement afin d'adopter les recommandations à déposer au conseil municipal et au conseil d'agglomération.

Le rapport de la commission ainsi que les documents afférents aux PTI 2016-2017-2018 peuvent être consultés à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville de même que sur le site internet de la Ville de Montréal à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/commissions.

LES PRINCIPALES LIGNES DU PROGRAMME

Conforme aux orientations soumises par le directeur général au mois d'avril 2014 dans le *Programme montréalais d'immobilisations 2015-2024*, le PTI 2016-2018 de la Ville de Montréal propose une planification sur 10 ans dans le but d'accélérer les investissements et de combler plus rapidement les besoins de la Ville, particulièrement en ce qui concerne les infrastructures vieillissantes. « Avec ce PTI, on maintient le cap sur la modernisation de nos actifs et sur la réalisation de nouveaux projets, tout en soutenant les arrondissements avec des investissements considérables », a déclaré en conférence de presse le maire de Montréal, M. Denis Coderre. Le réalignement majeur du PTI est de passer d'un investissement annuel de 1,3 G\$ à 2,1 G\$ annuellement, soit de plus de 800 M\$ par année d'ici 2024.

Ce PTI prévoit des investissements de 5 240 M\$ au cours des trois prochaines années. Il s'agit d'une augmentation de plus de 678 M\$ (soit 15 %), comparativement à l'investissement de 4 562 M\$ prévu au précédent PTI 2015-2017. Ces investissements sont répartis dans le domaine de la protection et de la réhabilitation des éléments d'actifs existants, soit 4 009 M\$, représentant 76,5 % de la somme totale investie, et de 23,5 % dédié au développement des infrastructures, soit 1 231 M\$. Afin d'accélérer significativement les investissements totaux, il est prévu, notamment, de viser 80 M\$ annuellement de paiement au comptant et de maintenir les emprunts au niveau prévu par la politique de gestion de la dette de la Ville de Montréal, a expliqué le président du comité exécutif, M. Pierre Desrochers, aux élus du conseil municipal et du conseil d'agglomération.

La part du budget qui relève du conseil municipal est de 53,8 %, pour un montant de 2 819,6 M\$. Quant au budget sous le contrôle du conseil d'agglomération, sa portion représente 46,2 % des investissements totaux, à raison de 2 420,3 M\$.

Voici un portrait de la part des immobilisations réservée aux principaux programmes et projets retenus pour les trois prochaines années.

1 247,3 M\$	Infrastructures de l'eau (renouvellement du réseau secondaire d'aqueduc et d'égout, projet de désinfection par l'ozone des eaux usées, modernisation des six usines d'eau potable, etc.)
329,0 M\$	Projets dans le cadre du Legs du 375e anniversaire de Montréal
258,0 M\$	Réfection des artères
180,0 M\$	Réfection du réseau routier local de compétence d'arrondissement
170,0 M\$	Programme complémentaire de planage-revêtement des chaussées
155,7 M\$	Mise à niveau des cours de service des arrondissements
151,3 M\$	Trois projets majeurs d'aménagement urbain : Campus Outremont, secteur Griffintown, secteur Namur-Jean-Talon
126,9 M\$	Conception et construction de 5 infrastructures de traitement des matières résiduelles
77,3 M\$	Mise aux normes des arénas municipaux
61,9 M\$	Réfection des structures routières
45,0 M\$	Développement du réseau cyclable
36,0 M\$	Plan de forêt urbaine

Les programmes et projets du PTI 2016-2018 sont détaillés par le biais d'une fiche de planification relevant de chaque unité d'affaires. Précisons qu'en plus des investissements dédiés aux arrondissements de 459 M\$, des projets et des programmes en appui aux arrondissements sont prévus pour un montant de 682 M\$ dans le cadre des budgets corporatifs.

Les changements majeurs apportés à la gestion triennale de ce programme permettent de voir évoluer les projets sur plusieurs années et de pratiquer une gestion axée sur les résultats, à mentionné, le directeur général, M. Alain Marcoux, à l'ouverture de cette assemblée publique.

De son côté, les orientations contenues dans le PTI 2016-2018 de la STM et reliées à son plan stratégique 2020 s'élèvent à 2,8 G\$.

LE CONTENU DU RAPPORT

Compte tenu des délais alloués à cette étude, le présent document contient essentiellement les recommandations adoptées par la commission lors de l'assemblée publique du 6 novembre 2015, conformément à l'article 33 du *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009) et à l'article 39 du *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024).

Commentaires généraux

Les membres de la commission remercient chaleureusement les responsables des unités d'affaires disposant d'un budget d'immobilisations qui ont présenté publiquement devant la commission leurs priorités d'investissements et qui ont travaillé à sa conception. Le caractère général des documents soumis et la pertinence des réponses relatives aux questions soulevées ont été très appréciés.

Par ailleurs, il est important de mentionner combien les commissaires ont aimé recevoir les documents afférents à l'étude dès le dépôt du PTI 2016-2017-2018 au conseil municipal.

De plus, la commission salue le plan d'accroissement du paiement au comptant des immobilisations (PCI), la nouvelle gestion des enveloppes sur une base pluriannuelle permettant de réinvestir les montants non-utilisés de même que l'augmentation du taux de réalisation des projets et des programmes.

Enfin, les membres saluent les citoyens qui assistent et participent activement aux travaux de la commission, le groupe *Montréal pour tous* et son porte parole, M. Pierre Pagé.

LES RECOMMANDATIONS

La commission fait les recommandations suivantes au conseil municipal et au conseil d'agglomération :

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

R-1

Que le conseil municipal et le conseil d'agglomération adoptent les prévisions du PTI 2016-2017-2018 de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal ;

R-2

Que le conseil municipal et le conseil d'agglomération adoptent dorénavant le PTI au plus tard au mois de septembre de chaque année, à l'exception des années où sont tenues les élections générales municipales, de façon à permettre de procéder au lancement des appels d'offres dès le début de l'année suivante et de permettre aux unités d'affaires et aux arrondissements d'obtenir de meilleurs taux de réalisation ;

Que, dans le cas des années où sont tenues des élections générales municipales, que le PTI soit étudié et adopté par le conseil municipal et le conseil d'agglomération formés à la suite de ces élections ;

R-3

Que la commission soit consultée, en séance de travail, au moment de l'élaboration du PTI et du budget, en amont des études publiques à réaliser annuellement ;

RECOMMANDATIONS SPÉCIFIQUES

En matière de présentation de l'information

Considérant que les budgets du Service de police de la Ville de Montréal et du Service de sécurité incendie de Montréal représentent 40 % des budgets de la Ville,

R-4

Que le Service de police de la Ville de Montréal et le Service de sécurité incendie de Montréal présentent leurs PTI et leurs budgets devant cette commission, et ce, sans égard à ce que leurs budgets et leurs PTI soient transférés, attribués ou gérés par d'autres services municipaux ;

Considérant l'importance pour les citoyens et les élus de pouvoir suivre l'évolution des projets, en plus des dépenses réalisées chaque année,

R-5

Que, dans les présentations du PTI des services municipaux et autres organismes à la commission, que soient indiquées l'évolution de leurs investissements sur une base décennale, les variations et les modifications de montants par rapport aux années précédentes et que soient aussi présentés les projets des années précédentes qui ont été retirés.

Spécifiquement, qu'il soit indiqué pour chacun des projets et des programmes :

- l'année du début du projet (année de sa première inscription au PTI),
- une évaluation sommaire à savoir si le projet est, selon l'échéancier original, en retard, à temps, en avance ou abandonné ainsi qu'une justification à cet effet,
- le total des sommes budgétées et investies pour chacune des années antérieures ;

R-6

Que le temps alloué aux services municipaux et autres organismes pour les présentations à la commission soit établi en tenant compte des montants des PTI, de façon à laisser plus de temps aux unités d'affaires qui présentent les PTI ayant les montants les plus importants, plus spécifiquement le Service de l'eau et le Service des infrastructures de la voirie et des transports (au moins 2 h 30 chacun) ;

R-7

Que dans les fiches des projets et des programmes du PTI, on puisse identifier tous les arrondissements touchés ;

R-8

Lorsqu'il y a des réorganisations dans les unités d'affaires, que l'ancien et le nouvel organigramme soient inclus dans les présentations ;

R-9

Que les fiches de projets PTI soient déposées sur le portail des données ouvertes ;

En matière d'orientations financières futures

R-10

Que l'Administration identifie, pour chaque catégorie d'actifs, les projets et les programmes prioritaires et des objectifs de réalisation ;

R-11

Que l'Administration poursuive la croissance du paiement au comptant des immobilisations (PCI) dans le but de contribuer à la réduction de la dette ;

R-12

Que l'Administration s'engage à réduire de façon importante d'ici trois ans la rémunération d'employés à même les fonds du PTI en prenant les moyens nécessaires afin d'y arriver et qu'elle dépose aux conseils municipal et d'agglomération des rapports trimestriels sur l'évolution du personnel capitalisé ;

R-13

Que l'Administration dépose une étude d'analyses de sensibilité (sensitivity analysis) ainsi qu'un plan de contingence relatif au fait qu'en augmentant les emprunts (la dette nette), elle s'expose davantage à risque face à une hausse des taux d'intérêt considérant les impacts de ces derniers sur les budgets de fonctionnement des services, du conseil municipal et du conseil d'agglomération ;

R-14

Que l'Administration mette en place un fonds dédié au transport actif et collectif ;

R-15

Que l'Administration élabore des objectifs, comprenant aussi des éléments de mesure, relatifs au retour sur l'investissement ou l'amélioration du service rendu, ce qui permettrait une évaluation de la rentabilité et de l'efficacité des projets et des programmes du PTI ;

Considérant que les services centraux et les arrondissements ont établi des programmes cofinancés, selon un partage de 80% pour les services centraux et de 20% pour les arrondissements,

Considérant que ces programmes visent le plus souvent la réfection et la construction d'infrastructures majeures comme les arénas et les installations aquatiques,

Considérant qu'il s'agit, au final, d'édifices appartenant et dédiés à tous les Montréalais et Montréalaises,

Considérant que l'exclusion ou la modulation de la formule de calcul des travaux connexes ou rendus nécessaires relatifs aux travaux sur l'infrastructure principale peut représenter des dépenses proportionnellement plus élevées pour les arrondissements et que cela peut créer un frein à la capacité de participer au programme,

Considérant l'importance d'augmenter la cadence de réalisation du PTI et de la mise à niveau d'infrastructures témoignant souvent d'un taux de vétusté critique,

R-16

Que l'application des programmes cofinancés avec les arrondissements (programmes 80/20) soit simplifiée et que la formule générale de cofinancement s'applique à tous les travaux connexes rendus nécessaires pour ladite infrastructure ;

R-17

Que l'Administration revoie sa politique de capitalisation des actifs pour permettre la capitalisation des arbres plantés sur le domaine public ;

Considérant que le Plan de développement durable de la Ville a plusieurs cibles mesurables, dont l'augmentation de la canopée de 20% à 25% d'ici 2025,

Considérant que l'atteinte de ces cibles n'est possible que par la réalisation de plusieurs projets et programmes inclus au PTI,

Considérant que la fréquence de suivi de ces indicateurs est insuffisante pour évaluer l'impact réel des programmes et des projets sur nos cibles,

R-18

Que le Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal prenne les moyens afin d'évaluer la situation actuelle de la canopée et présente l'évolution de cet indicateur pour les années antérieures. Également, que ce service indique la fréquence où sera prise cette mesure d'ici 2025 ;

R-19

Que l'Administration poursuive et augmente les sommes disponibles pour l'acquisition, le développement et l'intégration des milieux naturels et des mosaïques locaux dans le but ultime de créer un réseau de promenades urbaines entre les grands parcs et les petits parcs, le cas échéant ;

R-20

Que le passif de la Ville soit présenté comprenant notamment, le passif environnemental et la désuétude des infrastructures et des immeubles (déficit d'entretien) reliés aux actifs et obligations de la Ville ;

R-21

Que l'Administration dresse et fournisse à la commission une liste des services, incluant leur budget, ayant la responsabilité de livrer des services inter-unités ou inter-arrondissements (marquage, éclairage, dératisation, etc.) et administrativement localisés au sein d'un arrondissement et que ces unités d'affaires présentent également leurs PTI devant la commission ;

Considérant que la Ville de Montréal cumule du retard en ce qui concerne l'environnement et la collecte et la valorisation des résidus domestiques,

Considérant que la Ville de Montréal continue à enfouir un trop grand pourcentage des résidus domestiques qui ne sont pas des déchets ultimes,

Considérant que le programme de recyclage stagne et que les programmes de collecte de compost tardent à être mis en place, en plus des problèmes liés aux encombrants (TIC, RDD, et CRD) qui ne sont présentement pas traités adéquatement, faute de programmes et faute d'installations,

R-22

Que l'Administration accélère la mise en place des infrastructures qui permettront aux citoyens d'avoir un comportement consciencieux par rapport au tri et à l'élimination des résidus domestiques ;

R-23

Que le Service de l'eau prévoit notamment des bassins de rétention pour éviter des surverses et de meilleurs systèmes de captation et de filtration de l'eau, et ce, avant que cette dernière n'arrive dans les égouts ;

R-24

Dans la perspective de changements climatiques, que chaque service analyse les impacts de cet enjeu sur ses opérations et les actifs qu'il gère et formule les mesures d'adaptation et de mitigation en conséquence ;

Considérant l'importance du déficit d'entretien accumulé par la Société de transport de Montréal (STM),

Considérant les importants besoins en transport en commun requis à la Ville de Montréal pour réduire la congestion et atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre sur le territoire,

Considérant le faible taux de réalisation du PTI de la STM, taux qui a d'ailleurs été dénoncé par le ministre québécois de la Métropole,

Considérant le manque actuel de flexibilité pour transférer des PTI non utilisés qui permettraient d'accélérer des projets existants ou d'en implanter de nouveaux, de même que l'absence de surprogrammation pour compenser les projets en retard ou abandonnés,

R-25

Que la STM augmente significativement son taux de réalisation.

Les recommandations de la commission ont été adoptées le 6 novembre 2015 à l'unanimité à l'exception de la **R-1**, dissidences de messieurs Guillaume Lavoie et Sylvain Ouellet.

RAPPORT MINORITAIRE



Étude du programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018

Rapport minoritaire de l'Opposition officielle déposé à la
Commission sur les finances et l'administration de la Ville de Montréal

Le 9 novembre 2015

Table des matières

Occasion manquée	14
Saine gestion et endettement	14
Taux de réalisation, recours à l'externe et risques accrus	15
Habitation et rétention des familles	16
Transport collectif : le grand oublié	17
Conclusion	18

Occasion manquée

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) de 2016-2018 est une occasion manquée pour la Ville de Montréal. Les taux de réalisation faméliques des dernières années, combinés à des taux d'intérêt exceptionnellement bas, ont eu comme conséquence de dégager une marge de manœuvre de capacité d'emprunt sans précédent de plus de 1 G\$. Les possibilités offertes par cette marge sont nombreuses: investir en transport en commun, en habitation ou dans des legs pour le 375^{ème} qui répondent aux attentes exprimées par les citoyens en consultations, s'attaquer véritablement aux déficits d'entretien de nos infrastructures ou développer des projets structurants susceptibles de rehausser la qualité de vie des Montréalais et d'assurer l'avenir de notre métropole.

Ces possibilités ne sont toutefois pas au rendez-vous. Avec des millions de dollars supplémentaires au PTI, les Montréalais étaient en droit de s'attendre à voir des projets de grande envergure, mais les investissements programmés ne sont en fait qu'une longue liste d'épicerie de projets représentant des investissements à faible rendement qui ne répondent pas véritablement aux besoins à long terme de la Ville. Un choix plus judicieux d'investissements aurait dû nous être présenté avec des projets comportant une plus-value et en phase avec une vision à long terme de notre métropole. Sans cela, nous demeurons toujours dans une dynamique de réfection et d'entretien à court terme et nous ne sortirons jamais des orientations de protection de nos dépenses pour pouvoir assurer le développement de notre métropole. Par ailleurs, s'il faut une preuve ultime de la déconnexion entre le discours politique et la réalité, il est pertinent de rappeler que le maire Coderre lui-même avait annoncé que « l'Année 2015 sera l'année du Développement économique et du Transport collectif ». Ironie suprême de constater qu'il s'agit là des deux grands absents de ce PTI.

Projet Montréal préconise depuis toujours une révision des méthodes de programmation du PTI pour utiliser pleinement le levier financier de la Ville. Nous saluerions le geste de l'Administration si seulement nous assistions à une allocation plus efficiente des ressources de la Ville qui assurerait le développement de la métropole et le maintien de ses services, et qui ciblerait clairement les véritables priorités d'investissement de la Ville. En cette occasion historique de réaliser des projets qui généreront des bénéfices à long terme pour Montréal, nous déplorons que l'Administration se soit limitée à faire de l'entretien ménager sans vision.

Saine gestion et endettement

Le PTI 2016-2018 augmente de 592 M\$, soit une augmentation de 14% par rapport au PTI 2015-2017, pour atteindre 4,78 G\$. L'idée de se prémunir de la capacité excédentaire d'emprunt disponible due aux faibles taux de réalisation des dernières années n'est pas mauvaise en soi. Par contre, les plans de l'administration Coderre pour arriver à cette fin s'avèrent un pari risqué et incertain et nous laissent perplexes quant à leur réalisation. Ses choix d'investissements nous inquiètent, car ils risquent à terme d'augmenter le niveau d'endettement de la Ville.

L'Administration planifie emprunter davantage en ces premières années pour en contrepartie augmenter graduellement le paiement au comptant des immobilisations (PCI) jusqu'à l'atteinte de 800 M\$ annuellement d'ici 2024. Ce renversement repose toutefois sur un risque important pour les opérations de la Ville. Pour l'essentiel, l'Administration dégage cette marge de manœuvre du budget de fonctionnement par des économies issues de son plan quinquennal de la main-d'œuvre (PQMO). L'idée centrale de ce plan est l'abolition d'un poste sur deux parmi ceux qui sont vacants ou destinés à être vacants par des départs à la retraite.

Ce financement des investissements par le budget de fonctionnement illustre le lien direct entre le budget de fonctionnement et le PTI. Cette pression sur le budget de fonctionnement, déterminée par une application mur à mur d'une contrainte au niveau de la main-d'œuvre représente un risque réel pour la bonne marche des opérations de la ville. Par exemple, peu importe combien la ville souhaite investir via le PTI, les projets exigent un minimum de gestion par un personnel à l'interne lequel est systématiquement réduit via le PQMO. Il importe de souligner que cette réduction affecte le plus directement les fonctions stratégiques, telles la conception et la surveillance des travaux. Cette diminution de la main-d'œuvre se traduit souvent – de plus en plus souvent en fait – en délais et retards pour la réalisation des travaux. À terme, la Ville et les arrondissements risquent de voir, année après année, leurs PTI augmenter, leurs budgets de fonctionnement réduits, et le taux de réalisation systématiquement en deçà des objectifs visés.

Cette approche produit également une pression accrue et inéquitable sur les services, les unités ou les arrondissements ayant une main-d'œuvre plus près de l'âge de la retraite. Ceux-ci se retrouvent à devoir procéder à des réductions de main-d'œuvre proportionnellement beaucoup plus importante, exacerbant d'autant le problème. De plus, comme nous l'avons souligné à l'Administration lors de l'annonce du PQMO, le plancher d'emploi de la convention collective des cols bleus n'a jamais été pris en compte dans l'élaboration de ce plan, ce qui limite son application.

Pour ces raisons, nous croyons que le financement du PTI via le budget de fonctionnement, sans autres balises ou mesures de protection des fonctions stratégiques, représente un risque pour les opérations de la Ville et les services aux citoyens.

Taux de réalisation, recours à l'externe et risques accrus

La réalisation d'un PTI d'une telle envergure nous laisse fortement préoccupés quant au réalisme d'une hausse substantielle du taux de réalisation et des effets néfastes qui y sont associés. Les orientations budgétaires des administrations précédentes misaient sur un taux de réalisation de 85% alors que dans la réalité celui-ci était plutôt de l'ordre de 65%. La Commission Charbonneau et les exigences de la Loi ont créé un contexte où certains services n'atteignaient des taux que légèrement supérieurs à 50% en 2013. Quoique cette situation fût exceptionnelle, il n'en demeure pas moins que ces effets sont toujours ressentis sur les marchés et que les objectifs visés par les administrations précédentes n'ont jamais été

atteints. L'an dernier l'Administration tentait également d'atteindre un taux de réalisation supérieur en s'engageant à le hausser de 25%. La hausse famélique du taux de réalisation est un échec majeur.... et le fait que l'Administration modifie sa méthode de calcul du taux de réalisation pour éviter les conséquences politiques de ses annonces non réalisées parle de lui-même. Malgré la hausse continue des investissements au PTI, les changements de compétences de la nouvelle direction et l'application du PQMO nous révèlent que ces orientations sont irréalistes et qu'elles relèvent davantage de la pensée magique que de la saine gestion ou d'une véritable compréhension du fonctionnement de la Ville.

La capacité de réalisation nécessaire pour amener à terme ce PTI va bien au-delà de la capacité de l'appareil municipal. De plus, les changements récents annoncés par l'administration Coderre vont miner davantage cette capacité et nécessiter un recours encore plus élevé au secteur privé. La centralisation de plusieurs compétences et activités obligera les services centraux à s'occuper de plus en plus de projets d'immobilisations – pour lesquels ils n'ont ni la compétence, ni l'expérience – alors qu'ils peinent déjà à exécuter les grands projets, dont ils ont déjà le portefeuille. Les services centraux devront donc s'appuyer sur la capacité des arrondissements, mais cette capacité est appelée à être réduite par l'application du PQMO. Alors que l'Administration augmente de façon substantielle le PTI, elle désire avoir davantage recours aux arrondissements tout en exigeant des coupures de postes dont ils auraient besoin pour réaliser ces projets. Cette situation est irréaliste. Ces orientations obligeront la Ville à augmenter significativement le nombre de contrats octroyés au secteur privé, mais ce dernier n'a pas non plus une capacité de réalisation infinie. Ainsi, l'afflux de contrats sur le marché privé alors que l'offre n'est pas au rendez-vous aura pour conséquence d'engendrer une pression à la hausse sur les prix, le privé n'étant pas en mesure de répondre à la demande. Dans un tel contexte, nous ne pouvons pas négliger le fait que la situation pourrait dégénérer et ouvrir la porte à la collusion dont la Ville a eu tant de mal de se départir - *a fortiori* si la charge additionnelle engendrée par ce PTI demande à la Ville d'avoir davantage recours à de l'expertise externe pour la planification et la surveillance de ses travaux. Cette situation est encore plus inquiétante lorsque l'on considère les chantiers majeurs qui solliciteraient grandement le secteur privé tels que le remplacement du pont Champlain et de l'échangeur Turcot. Nous ne pouvons donc pas nous empêcher de croire que la vision de l'Administration est empreinte d'un optimisme déconnecté de la réalité ou, pire, d'une naïveté aveugle typique de l'administration précédente quant à sa capacité de réaliser ses propres projets d'immobilisations.

Habitation et rétention des familles

Un PTI privilégiant les véritables priorités d'investissement pour la métropole accorderait plus d'importance à l'habitation. La rétention des familles est l'enjeu prioritaire à Montréal, pourtant le PTI ne le reflète pas. L'habitation, l'accès à la propriété ou des dispositions pour augmenter l'offre de logements adaptés à la réalité des familles montréalaises auraient dû y figurer comme une priorité. Au cours de la dernière décennie, environ 200 000 personnes ont quitté Montréal pour s'établir en banlieue. Ce flux migratoire fait en sorte que la Ville perd des investissements et des opportunités de création d'emplois, en plus des commerces qui voient

leur achalandage diminuer et la Ville qui voit ses revenus fiscaux stagner. Notre ville ne peut pas se permettre que ses familles, et plus généralement sa classe moyenne, quittent son territoire. C'est la vitalité économique et sociale de la métropole du Québec qui est en jeu et la Ville ne peut plus, comme elle le fait dans le présent PTI, jouer qu'un rôle d'accompagnateur pour augmenter l'offre. Elle doit désormais jouer un rôle de premier plan en habitation.

Du côté du logement social et abordable, la situation n'est guère plus reluisante. Les sommes dédiées au développement du logement social ou à des acquisitions de terrains à cette fin sont faméliques alors que la demande des ménages locataires à faible revenu éprouvant des difficultés d'accessibilité financières s'élève à plus de 200 000 unités tandis que l'offre n'est que de 75 000 unités. Dans un contexte où près de 40% des ménages dépensent 30% de leurs revenus pour accéder à un logement, et même 50% de leurs revenus dans le cas de 20% des ménages, le maire Coderre a beau clamer que la rétention des familles et le logement social sont des priorités de son administration, ce PTI démontre que ni l'un ni l'autre ne représente une réelle priorité.

Transport collectif : le grand oublié

Après l'adoption, en 2008, d'un plan de transport ambitieux et des records d'achalandage, au cours des années qui ont suivi, cette tendance à la hausse est en train de s'inverser depuis l'élection de l'administration Coderre. Une première baisse d'achalandage est même envisageable en 2015. Nous ne déplorons pas que le retard ou l'abandon de projets stratégiques, mais également l'abdication de tous les pouvoirs de la ville de Montréal à la Caisse de dépôt et placement du Québec dans le cadre du développement de grands projets ainsi que le recul annoncé du transport collectif que l'on observe déjà et les inquiétudes que cela soulève quant à la future révision du plan de transport de Montréal.

On observe des reports constants des horizons d'investissement. Au présent PTI, les investissements de la STM en 2016 ont été réduits de plus de 300 millions de dollars par rapport à ce qui était prévu pour la même année au PTI précédent. Alors que la demande est à la hausse, cette mauvaise tendance se remarque année après année. À chaque dépôt de PTI, on observe que l'investissement est réduit par rapport à l'investissement prévu et reporté aux dernières années du PTI jusqu'au moment où ces sommes deviennent insoutenables financièrement, ce qui implique que les projets de développement sont abandonnés. Il a manqué 149 autobus dans la flotte de la STM en 2015 pour atteindre les objectifs de son Plan stratégique 2020 de 1868 autobus soit 8 % d'autobus en moins.

L'abandon du plan de développement des investissements de la STM est inquiétant, mais les signes déjà présents du déficit d'entretien de son réseau engendrent des inquiétudes quant à l'avenir du transport collectif dans notre métropole. Alors que l'on peine à maintenir les services dans un contexte de demande toujours grandissante, on assiste à une baisse de fréquence des autobus sur plusieurs lignes, des pannes dans le métro de plus en plus fréquentes et on annonce maintenant que les MR-73 rouleront encore 20 ans. Le pourcentage

de bus immobile a atteint en 2015, 22,6 % alors que l'objectif du Plan stratégique 2020 était de 17,3 %, c'est 91 autobus de moins sur les routes. Pourtant, l'Administration détient certains pouvoirs lui permettant de financer le transport collectif.

Depuis l'administration Tremblay, la Ville de Montréal récolte sa part de la taxe sur l'essence. En 2010, la Ville a créé une taxe sur le stationnement s'appliquant au grand centre-ville. Dans son budget de 2011, elle a aussi introduit une taxe sur l'immatriculation. Ces taxes ont été créées dans le passé pour financer le plan de transport. Elles offrent des pistes de solution à la création d'un fonds dédié au transport collectif dont nous réitérons la demande. Nous saluons d'ailleurs la décision de la Commission sur les finances et l'administration de recommander sa mise en place par l'Administration. Quoique les sommes recueillies par ces taxes n'offrent qu'une partie de la solution, l'Administration se doit d'explorer toutes les possibilités pour trouver de nouvelles sources de revenus récurrentes pour alimenter le transport collectif et renverser la tendance que l'on observe présentement.

La création d'un fonds dédié au transport collectif pourrait permettre de relancer le plan de transport. L'existence de ce fonds attesterait aux yeux des gouvernements supérieurs l'importance que la Ville accorde à la mise en œuvre de son plan de transport. La crédibilité de la Ville étant de ce fait acquise, les gouvernements supérieurs seraient davantage réceptifs à l'idée de canaliser vers ce fonds leurs contributions visant le développement du transport collectif, tout particulièrement dans le contexte du 375^e anniversaire de Montréal et du 150^e anniversaire de la Confédération canadienne, qui seront tous deux célébrés en 2017. Si l'administration Coderre désire réellement retenir les familles, attirer les entreprises et assurer l'avenir de la ville dans une conjoncture où toute métropole doit développer les avantages comparatifs à sa disposition pour demeurer compétitive, elle doit se donner les moyens de financer et relancer son plan de transport pour redonner à la Ville de Montréal la stature qu'elle mérite sur la scène internationale.

Conclusion

Le portrait brossé ne nous permet pas de croire que le PTI 2016-2018 répond aux priorités de la Ville de Montréal. Pour cette raison, et celles énumérées précédemment, Projet Montréal en tant qu'Opposition officielle n'a d'autre choix que de voter contre son adoption.



Dossier # : 1153843005

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Plan de l'investissement
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Actes inhérents ou accessoires à une compétence d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Adopter le programme triennal d'immobilisations 2016-2018 du conseil d'agglomération

Il est recommandé :

- d'adopter le Programme triennal d'immobilisations 2016-2018 du conseil d'agglomération.

Signé par Alain DG MARCOUX **Le** 2015-10-15 07:26

Signataire :

Alain DG MARCOUX

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1153843005

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Plan de l'investissement
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Actes inhérents ou accessoires à une compétence d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Adopter le programme triennal d'immobilisations 2016-2018 du conseil d'agglomération

CONTENU

CONTEXTE

Le comité exécutif a dressé et soumet au conseil d'agglomération, par le présent dossier, le Programme triennal d'immobilisations du conseil d'agglomération pour les années 2016-2018. Ce programme dresse l'ensemble des dépenses d'investissement et le mode de financement des projets d'immobilisations relevant de la compétence du conseil d'agglomération

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG 14 0486 - 14 novembre 2014 - Adoption du programme triennal d'immobilisations 2015-2017 de la Ville de Montréal (volet agglomération)
- CG13 0371 - 17 septembre 2013 - Adoption du programme triennal d'immobilisations 2014-2016 de la Ville de Montréal (volet agglomération)
- CG12 0333 - 21 septembre 2012 - Adoption du programme triennal d'immobilisations 2013-2015 de la Ville de Montréal (volet agglomération)

DESCRIPTION

Le Programme triennal d'immobilisations 2016-2018 du conseil d'agglomération prévoit des investissements de 2 420,3 M\$ au cours des trois prochaines années, dont 673,2 M\$ en 2016. Ces investissements seront financés, entre autres, par des subventions gouvernementales, des taxes spécifiques et par des emprunts. En 2016, les emprunts à la charge des contribuables de l'agglomération se chiffrent à 366,9 M\$. Sur la période triennale, ces emprunts totalisent 1 415,7 M\$.

JUSTIFICATION

S. o.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

S. o.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

S. o.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

S. o.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

S. o.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

S. o.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

RESPONSABLE DU DOSSIER

Youcef OUCHENIR
Conseille en planification budgétaire

Tél : 514 872-3149

Télécop. : 514 872-7795

ENDOSSÉ PAR

Le : 2015-10-09

Philippe BRILLANT
Chef de division

Tél : 514 872-2238

Télécop. : 514 872-7795

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

Francine LAVERDIÈRE
Directrice - Direction du budget et de la planification financière et fiscale

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2015-10-13

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Yves COURCHESNE
TRÉSORIER ET DIRECTEUR DU SERVICE DES FINANCES

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2015-10-13



Dossier # : 1153843003

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Transport collectif des personnes
Projet :	-
Objet :	Approuver le programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal

Il est recommandé :

- d'approuver le programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal.

Signé par Alain DG MARCOUX **Le** 2015-10-17 10:38

Signataire :

Alain DG MARCOUX

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION **Dossier # :1153843003**

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Transport collectif des personnes
Projet :	-
Objet :	Approuver le programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal

CONTENU

CONTEXTE

Tel que prévu à la *Loi sur les sociétés de transport* (L.R.Q. S-30-01, art.116), la Société de transport de Montréal (STM) doit, chaque année, déposer son budget pour adoption par le conseil municipal, sur recommandation du comité exécutif. Elle doit également transmettre pour approbation son programme triennal d'immobilisations (L.R.Q. S-30-01, art.134). Selon l'article 19 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (L.R.Q., c. E-20.001), le transport collectif est une responsabilité d'agglomération. Le programme triennal d'immobilisations de la Société de transport de Montréal doit donc être déposé pour approbation au conseil d'agglomération.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG14 0487 - 14 novembre 2014 - Approbation du programme triennal d'immobilisations 2015-2016-2017 de la Société de transport de Montréal
- CG14 0046 - 20 février 2014 - Adoption du budget 2014 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2014-2015-2016 de la Société de transport de Montréal
- CG12 0450 - 13 décembre 2012 - Adoption du budget 2013 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2013-2014-2015 de la Société de transport de Montréal
- CG11 0410 - 16 décembre 2011 - Adoption du budget 2012 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014 de la Société de transport de Montréal
- CG10 0473 - 17 décembre 2010 - Adoption du budget 2011 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013 de la Société de transport de Montréal
- CG10 0022 - 26 janvier 2010 - Adoption du budget 2010 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012 de la Société de transport de Montréal
- CG08 0613 - 11 décembre 2008 Adoption du budget 2009 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2009-2010-2011 de la Société de transport de Montréal
- CG07 0468 - 13 décembre 2007 - Adoption du budget 2008 et approbation du programme triennal d'immobilisations 2008-2009-2010 de la Société de transport de Montréal

DESCRIPTION

Le *Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2016-2017-2018* présente les prévisions des dépenses d'investissements de la STM au cours des trois prochaines années. Le PTI 2016-

2017-2018 de la Société de transport de Montréal s'élève à **2 812,6 M\$**, principalement dans le maintien et le remplacement des actifs.
Les principaux programmes d'investissement sont :

	2016	2017	2018	Total
Réseau des autobus	141,1 M\$	213,9 M\$	208,2 M\$	563,2 M\$
Réseau du métro	483,4 M\$	948,9 M\$	783,3 M\$	2 215,6 M\$
Autres	14,7 M\$	12,3 M\$	6,8 M\$	33,8 M\$
Total	639,2 M\$	1 175,1 M\$	998,3 M\$	2 812,6 M\$

Pour le Réseau du métro, les principaux investissements représentent un montant de 2,2 milliards de dollars. Les principaux projets sont l'acquisition des nouvelles voitures AZUR, y compris la modification des ateliers et des équipements, la poursuite du Programme Réno-Infrastructures métro et du programmes Réno-Systèmes, le projet de garage Côte-Vertu et celui de l'agrandissement de la station Vendôme.

Pour le Réseau des autobus, les principaux projets concernent la poursuite de la mise en service d'un système d'exploitation intelligent (iBUS), la reconstruction du Complexe Crémazie, l'acquisition de bus et la réalisation du Programme des mesures préférentielles pour bus. Plus de 563 millions de dollars seront investis dans ce secteur.

Afin d'atteindre ses objectifs de croissance, la STM réalisera près de 50 % de ses investissements dans le remplacement et l'ajout de son matériel roulant (bus et métro), représentant une somme de 1,4 milliard de dollars. La STM dépensera, de 2016 à 2018, environ 1,1 milliard de dollars pour l'acquisition de voitures de métro AZUR. Sur la même période, la Société poursuivra également le remplacement de son parc de bus, soit l'acquisition de 258 autobus à propulsion hybride diesel-électrique, pour un total de 262 millions de dollars.

Au cours des trois prochaines années, la STM investira 494 millions de dollars, soit 17 % des dépenses totales, pour de la machinerie, des équipements fixes du métro et de l'outillage. Près de 85 % de ce montant sera consacré aux phases III et IV du programme Réno-Systèmes qui vise le remplacement ou la remise à neuf d'équipements fixes du métro. La somme restante servira principalement au Système d'exploitation (iBUS).

La STM consacrera près de 840 millions de dollars, soit 30 % des investissements totaux, dans le maintien du patrimoine immobilier et dans la modification des infrastructures qui permettront d'intégrer le nouveau matériel roulant. De ce montant, quelque 189 millions de dollars seront investis dans la réfection des stations de métro et plus de 31 millions de dollars pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Pour le réseau de bus, 137 millions de dollars seront investis pour le maintien et la reconstruction du Complexe Crémazie. Finalement, la STM prévoit implanter de nouvelles voies comportant des mesures préférentielles pour bus, telles que des voies réservées, des feux chandelles, pour un investissement de 43 millions de dollars, ce qui permettra des mesures préférentielles sur 375 km de voies d'ici 2017.

JUSTIFICATION

Tel qu'il est prévu à la *Loi sur les sociétés de transport* (L.R.Q. S-30-01, art.116), la Société de transport de Montréal doit, chaque année, déposer son budget pour adoption par le

conseil municipal, sur recommandation du comité exécutif. Elle doit également transmettre pour approbation son programme triennal d'immobilisations (L.R.Q. S-30-01, art.134).

ASPECT(S) FINANCIER(S)

La participation financière de l'agglomération de Montréal au financement du PTI 2016-2018 de la STM se fait au moyen d'une contribution à titre de complément au programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). La contribution prévue sur la période de 2016 à 2018 s'élève à 75,0 M\$, dont 17,3 M\$ en 2016.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

S. o.

IMPACT(S) MAJEUR(S)

S. o.

OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION

S. o.

CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)

S. o.

CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

VALIDATION

Intervenant et sens de l'intervention

Autre intervenant et sens de l'intervention

RESPONSABLE DU DOSSIER

Jean LABRECQUE
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-7157
Télécop. : 514 872-7795

ENDOSSÉ PAR

Le : 2015-10-14

Gildas S. GBAGUIDI
Chef de division - Planification budgétaire

Tél : 514 872-1293
Télécop. : 514 872-7795

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
DIRECTION**

Francine LAVERDIÈRE
Directrice - Direction du budget et de la
planification financière et fiscale

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2015-10-15

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves COURCHESNE
TRÉSORIER ET DIRECTEUR DU SERVICE DES
FINANCES

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2015-10-16

PTI Programme triennal d'immobilisations

2016 • 2017 • 2018

MOUVEMENT
COLLECTIF

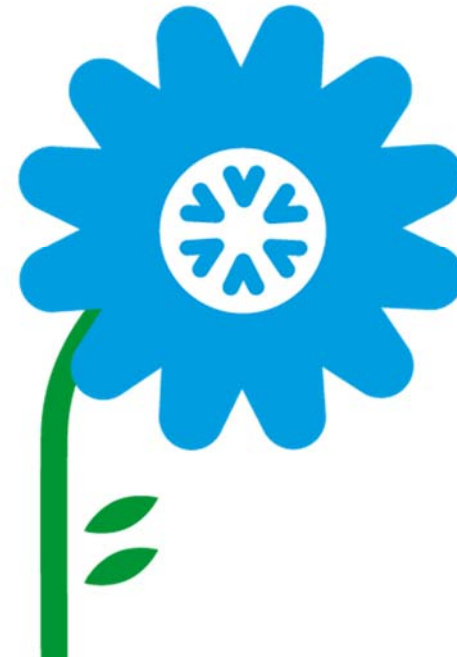


REMERCIEMENTS

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



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



PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2016-2017-2018

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

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

MOT DES DIRIGEANTS

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

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

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

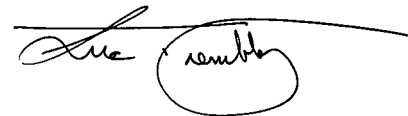


Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration

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

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

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



Luc Tremblay
Directeur général

NOTE LIMINAIRE

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

PORTRAIT DE LA STM

MISSION

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

QUELQUES CHIFFRES...

15^e entreprise en importance au Québec

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

Budget 2015 – Exploitation 1,4 G\$

Valeur de remplacement des actifs 26 G\$



Réseau du métro

Le métro comporte quatre lignes qui couvrent 71 km au total et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73, qui parcourront 78,5 millions de km en 2015.



Réseau des bus

La STM possède un parc de 1 719 bus, dont 8 hybrides et 257 articulés, ainsi que 16 minibus pour les Navettes OR et le service urbain. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km². Il compte 220 lignes, dont 209 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, environ 211 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant des voies réservées, permettent des déplacements plus rapides.



Transport adapté

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

GOVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

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

Conseil d'administration

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

LES COMITÉS ET LEUR RÔLE

LES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET LEUR RÔLE

Afin de contribuer à la bonne gouvernance de la Société et pour l'assister dans l'exercice de ses fonctions, le conseil d'administration s'est doté de comités techniques dont chacun se consacre à un domaine d'intervention spécifique. Ceux-ci ont pour la plupart été créés dans le cadre d'une démarche de révision des règles de gouvernance entre 2006 et 2008.

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

Comité service à la clientèle

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la Société offre à ses clients, d'accessibilité universelle ainsi que de ses relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il formule au conseil les recommandations appropriées. Un sous-comité a été formé pour traiter plus spécifiquement la question de l'accessibilité universelle.

Comité finances

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

Il assure également le suivi de la gestion du portefeuille de projets, c'est-à-dire la mise en priorité et l'optimisation des projets, leur approbation par

phase, leur état d'avancement, leur suivi budgétaire et la reddition de comptes une fois qu'ils sont terminés.

Comité ressources humaines

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

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

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

Comité de vérification

Le comité a pour mandat d'encadrer les fonctions de la Vérification générale de la STM (interne) et d'audit externe et d'assurer le suivi des recommandations émanant de ces fonctions. Ce mandat vise ultimement à contribuer à l'amélioration des moyens et des solutions à privilégier pour assurer le conseil d'administration de la conduite efficace, efficiente et économique des affaires opérationnelles et administratives de la Société ainsi que de la présentation et de la divulgation de l'information nécessaire pour en refléter fidèlement les activités et les résultats. La STM a un vérificateur général depuis 1982.

Comité gouvernance, éthique et développement durable

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

Il examine et approuve les règles de gouvernance et les lignes directrices en matière de régie d'entreprise pour la conduite des affaires de la Société. Il oriente et suit les mesures découlant de la politique corporative « Développement durable » et du *Plan de développement durable* annuel.

Comité de suivi des actifs

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier afin d'assurer un suivi stratégique concernant le maintien des actifs de la Société (équipements et systèmes d'exploitation, infrastructures et technologies de l'information), la réalisation des projets majeurs ainsi que la gestion des biens patrimoniaux, de l'architecture et des arts. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

COMITÉ DE DIRECTION

Comité de direction



Luc Tremblay
Directeur général



Sylvie Tremblay
Secrétaire générale et
directrice exécutive
Affaires juridiques



Renée Amilcar
Directrice exécutive
Bus



Linda Lebrun
Trésorière et directrice exécutive
Planification, finances et contrôle



Michel Lafrance
Directeur exécutif
Expérience client et
activités commerciales



François Chamberland
Directeur exécutif
Ingénierie, infrastructures et
projets majeurs



André Poisson
Directeur exécutif
Métro



Alain Brière
Directeur exécutif
Ressources humaines et
services partagés

SEPTEMBRE 2015

PLAN STRATÉGIQUE 2020

MISE EN CONTEXTE

Le *Plan stratégique 2020* de la STM a été préparé conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01), et approuvé par le conseil d'administration de la STM le 7 septembre 2011, par le conseil de l'agglomération de Montréal le 27 octobre 2011 et par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 14 juin 2012. Il présente une perspective de développement du transport collectif sur une période de 10 ans pour tous les modes de transport, équipements et infrastructures. Tel qu'exigé par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, la STM procède actuellement à la révision de son *Plan stratégique* sur l'horizon 2016-2025.

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

VISION

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

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

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

PRIORITÉS ET STRATÉGIES

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

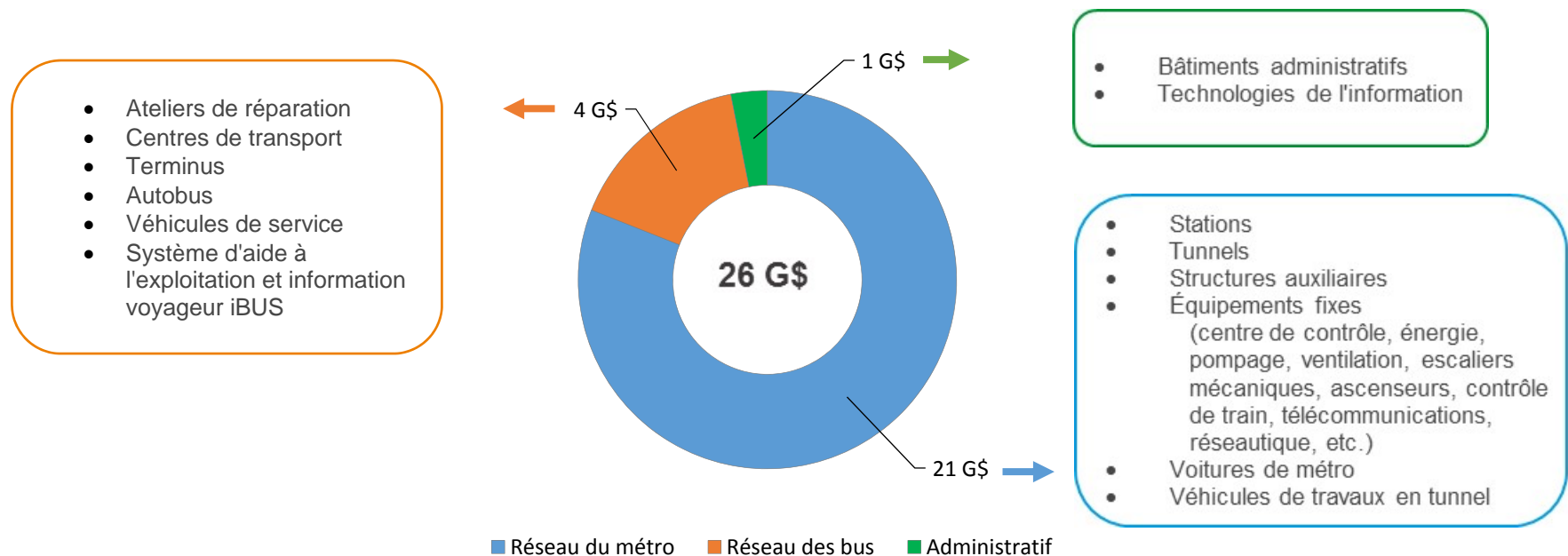
PRIORITÉS					
1	2	3	4	5	6
DÉVELOPPER LES SERVICES	AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA MISE EN MARCHÉ	ATTIRER, DÉVELOPPER ET MOBILISER LES TALENTS	OPTIMISER LA GESTION DES INVESTISSEMENTS	AMÉLIORER D'AVANTAGE LA PERFORMANCE	FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE L'ÉLÉMENT CENTRAL DE TOUTES LES DÉCISIONS
STRATÉGIES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

GESTION DES ACTIFS

VALEUR DES ACTIFS

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

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



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

En 2013, le gouvernement du Québec a adopté la *Loi sur les infrastructures publiques* qui établissait « des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics en infrastructures de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques¹ ». Bien que la STM n'y soit pas assujettie, nous nous sommes inspirés de cette loi et du *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*² pour rédiger la définition de déficit de maintien d'actifs pour la STM.

Définition

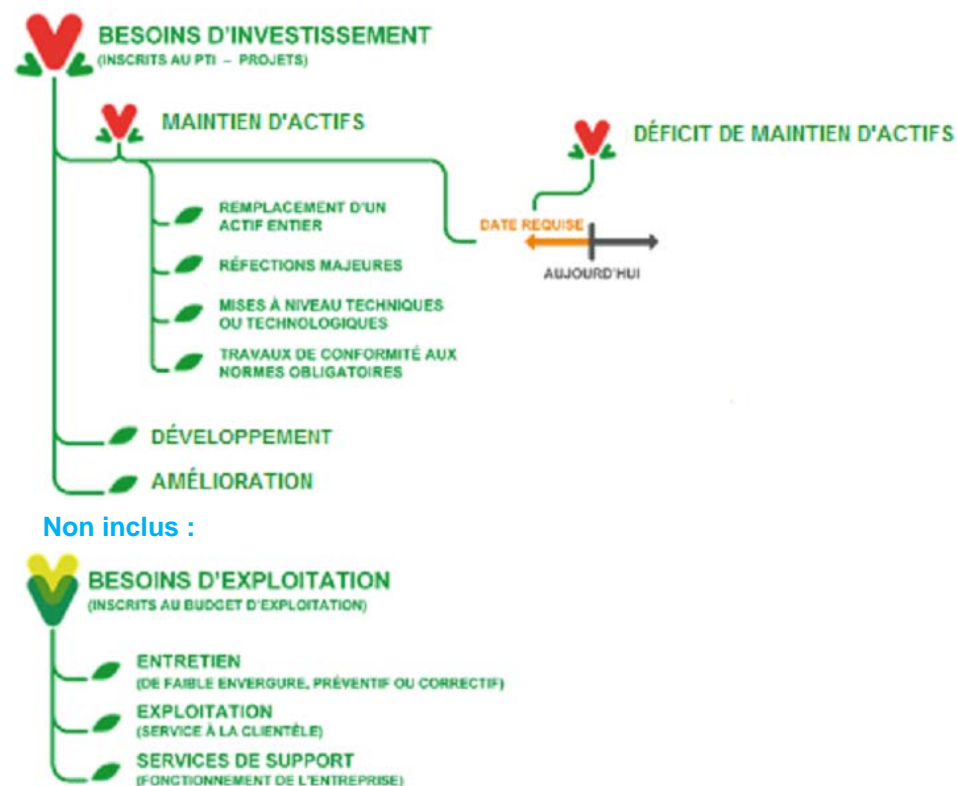
« Coût des travaux qui visent à rétablir l'état physique des actifs afin d'assurer la santé et la sécurité des personnes, de poursuivre leur utilisation aux fins auxquelles ils sont destinés, de réduire leur probabilité de défaillance ou de contrer leur vétusté physique. »

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

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

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

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



Non inclus :

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

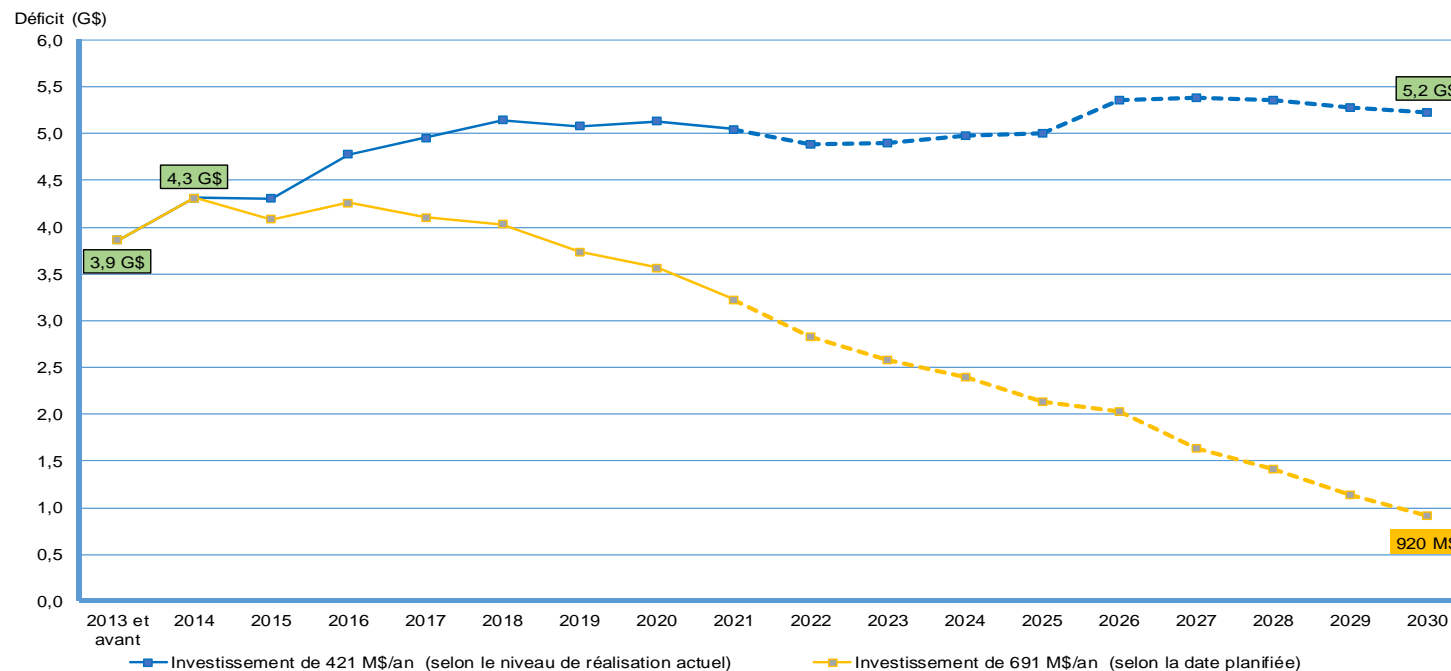
² Gouvernement du Québec, Secrétariat du Conseil du trésor (2014). *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*.

Évolution du déficit de maintien d'actifs

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

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

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



GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

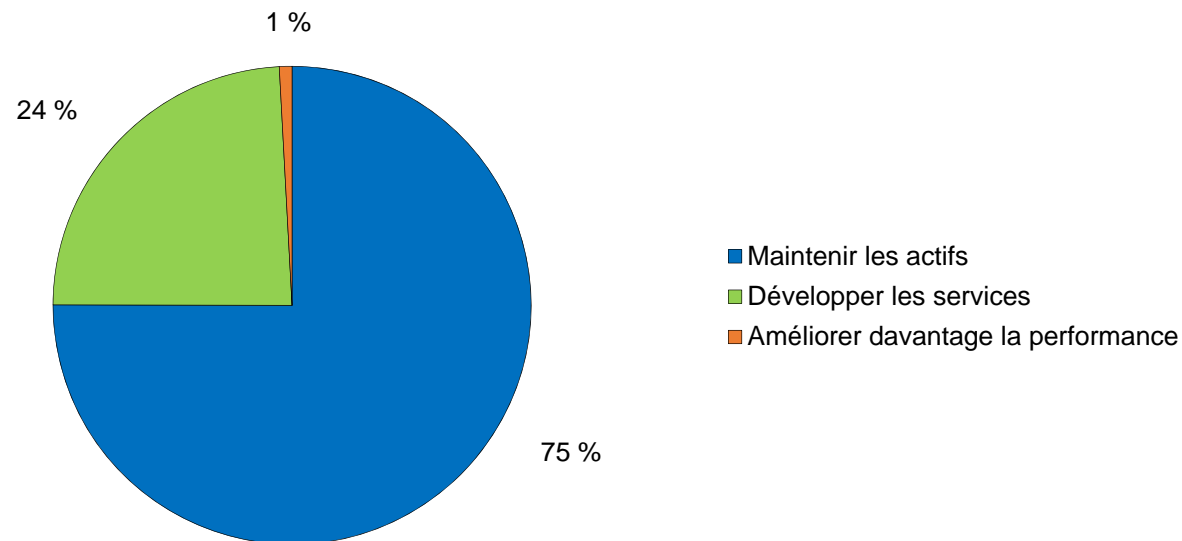
En matière de gestion de portefeuille de projets, les principes suivants doivent s'appliquer :

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

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

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

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



GOVERNANCE ET PROCESSUS

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

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

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

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

- Mise en priorité stratégique;
- Disponibilité des ressources;
- Complexité et risques reliés à la réalisation ou à la non-réalisation des projets;
- Réalisation des bénéfices et création de valeur ajoutée.

LES BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

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

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

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

Pour le secteur Métro :

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

Pour le secteur Bus :

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

Pour le secteur Transport adapté :

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

Pour le secteur administratif :

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

PORTEFEUILLE DE LA STM

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

PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE

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

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

VOLET STRATÉGIQUE ET PLANIFICATION

La STM, qui est régie par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, a l'obligation légale de produire annuellement un programme des acquisitions en immobilisations pour ses trois exercices financiers subséquents, appelé *Programme triennal d'immobilisations* (PTI).

Le *Plan stratégique* de la STM guide l'élaboration du PTI. Avec ces orientations, la Société est en mesure de déterminer ses besoins en investissements, et ce, pour les 10 prochaines années, afin de prévoir les projets pour maintenir et développer son patrimoine. La STM revoit

systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et des sources de financement des différents projets est établie afin d'élaborer le PTI de la Société.

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

VOLET OPÉRATIONNEL ET ADOPTION

Le conseil d'administration de la STM doit adopter le PTI avant de le soumettre à la Ville de Montréal pour approbation. Le conseil d'agglomération de Montréal doit lui aussi procéder à son approbation. Ces approbations se déroulent au cours de l'automne.

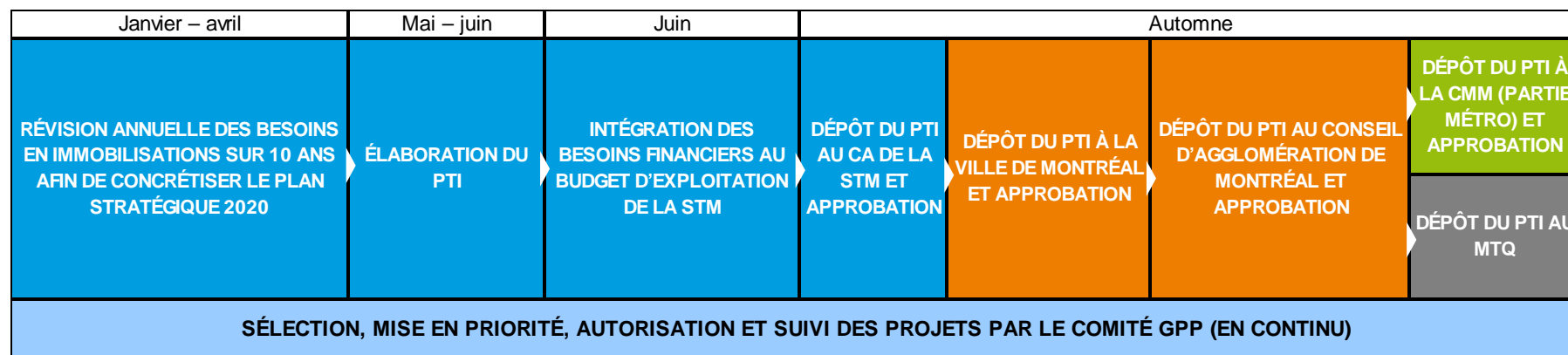
Ensuite, pour les projets qui concernent le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation supplémentaire auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette étape se déroule vers le mois de novembre de chaque année.

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

De façon continue, les projets sont assujettis au processus de gestion de portefeuille de projets de la STM. Ainsi, les projets inscrits au PTI sont soit :

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

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



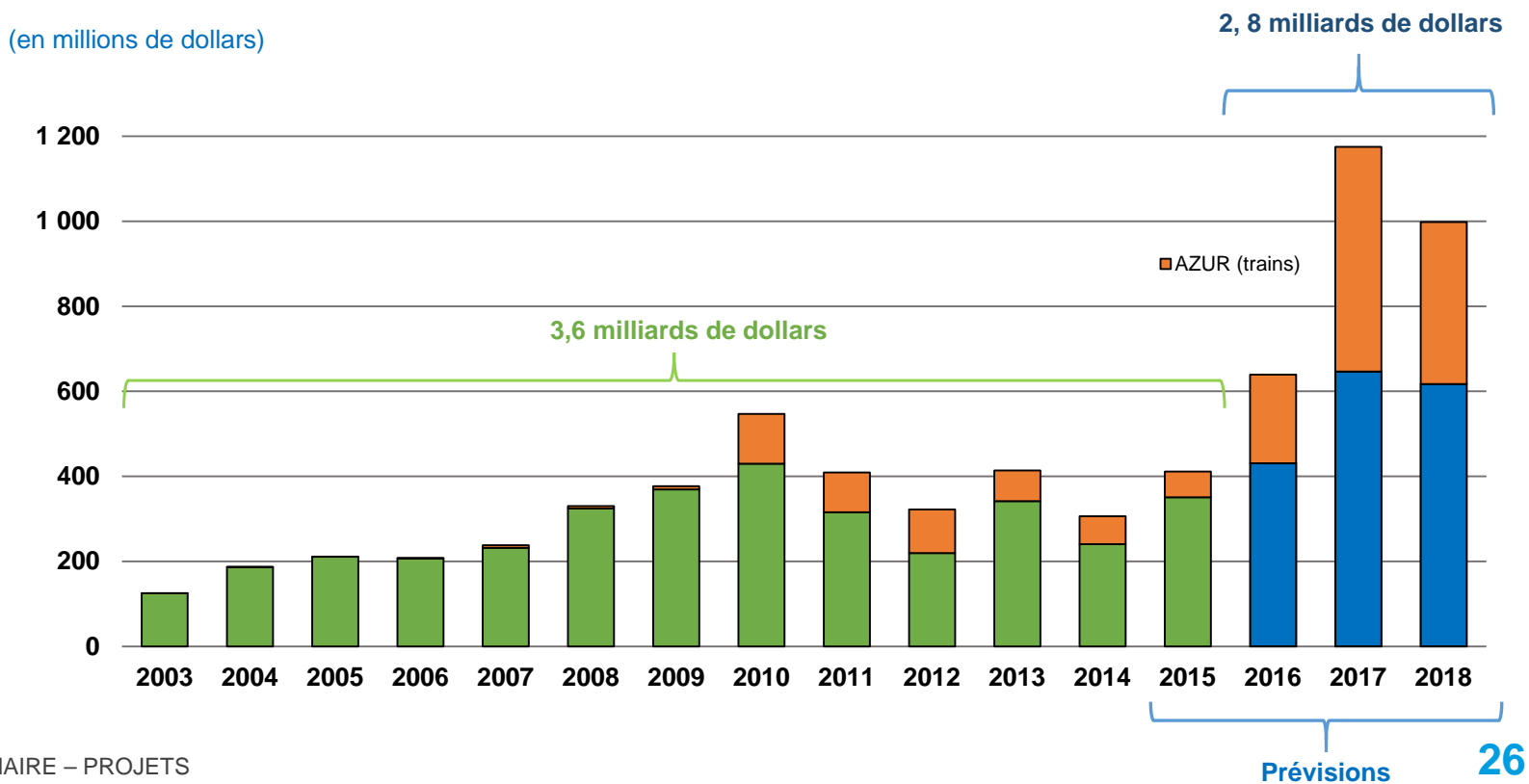
SOMMAIRE – PROJETS

APPROCHE GLOBALE

De 2006 à 2015, soit sur une période de 10 ans, la Société aura investi 3,6 milliards de dollars en immobilisations. Un montant de 2,8 milliards de dollars est prévu au cours des trois prochaines années seulement. Le fait que plusieurs immobilisations de la Société ont atteint ou atteindront prochainement leur fin de vie utile amène leur remplacement, et ce, dans un but de s'assurer de maintenir des équipements et des infrastructures fiables afin de préserver la livraison du service. La majorité des investissements toucheront le réseau du métro, dont une partie a été inaugurée en 1966. Pour ce faire, cinq projets majeurs sont en cours de réalisation, soit le programme Réno-Systèmes, le programme Réno-

Infrastructures, la réfection de la station Berri-UQAM et le remplacement des voitures de métro et de l'atelier. La hausse importante indiquée à partir de 2016 dans le graphique ci-dessous s'explique d'ailleurs par la réception des nouvelles voitures AZUR.

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



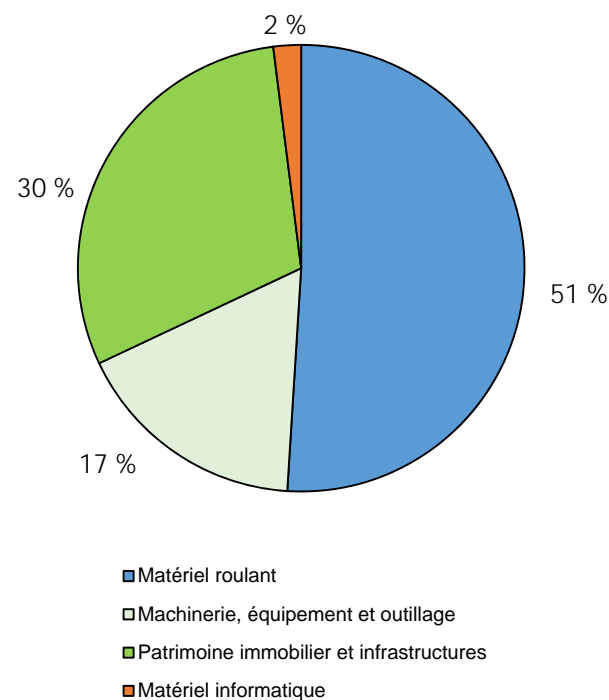
Dans ce PTI, la STM planifie 51 % de ses investissements dans le remplacement de matériel roulant (bus et métro), soit environ 1,4 milliard de dollars. L'acquisition des nouvelles voitures AZUR, dont les coûts sont estimés à 1,1 milliard de dollars pour ces trois années, représente l'élément majeur de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

La STM investira aussi 494 millions de dollars, soit 17 % des dépenses totales de ce PTI, pour de la machinerie, des équipements fixes du métro ainsi que pour de l'outillage. De ce montant, plus de 84 % (453 millions de dollars) seront consacrés aux phases III et IV du programme Réno-Systèmes, qui visent le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation et situés principalement dans le réseau initial du métro. La somme restante ira principalement au projet iBUS, un système intelligent de gestion du parc bus et de l'information clientèle en temps réel qui améliorera à la fois la gestion de l'exploitation de service et l'expérience client de transport avec la STM.

Finalement, côté patrimoine immobilier et infrastructures, ce sera 840 millions de dollars qui y seront consacrés, le tout représentant 30 % des investissements totaux de la STM. Cette somme est, entre autres, requise pour la poursuite des investissements permettant la modification des infrastructures afin d'intégrer les nouvelles voitures de métro AZUR. Ce montant inclut près de 189 millions de dollars qui seront investis dans la réfection des stations de métro, dans le cadre des phases I et II du programme Réno-Infrastructures du métro, et plus de 31 millions de dollars pour la réfection majeure de la station Berri-UQAM. Au Réseau des bus, plus de 137 millions de dollars seront investis dans les trois prochaines années pour le maintien et la reconstruction du Complexe Crémazie, un important atelier utilisé principalement pour l'entretien des bus. Pour compléter cette catégorie d'immobilisations, la Société souhaite implanter, d'ici 2017, des mesures préférentielles sur 375 kilomètres de voies sur l'île de Montréal afin de hausser l'achalandage et d'augmenter la part modale

du transport collectif. Cet investissement d'environ 43 millions de dollars réduira le temps de déplacement de la clientèle tout en améliorant la ponctualité des bus sur les axes à fort achalandage.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR CATÉGORIE D'IMMOBILISATIONS



APPROCHE SECTORIELLE

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

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

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

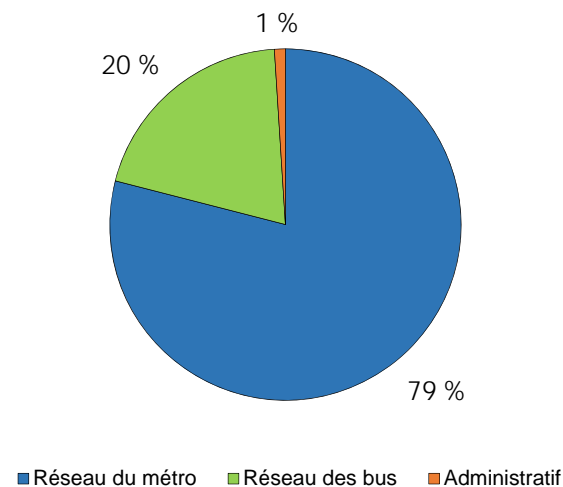
► **le secteur Administratif** qui inclut des projets de chacune des catégories d'immobilisations qui ne peuvent être identifiés spécifiquement au Réseau des bus ou au Réseau du métro.

De 2016 à 2018, de plus de 563 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des bus, entre autres pour l'acquisition de bus, la mise en place de mesures préférentielles, le Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (iBUS), ainsi que les projets de maintien et de reconstruction du Complexe Crémazie. Ces quatre projets représentent près de 90 % des investissements totaux de ce secteur. Ces projets visent à assurer la livraison du service et améliorer l'expérience client.

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

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

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR



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

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

INVESTISSEMENTS MAJEURS

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

1. RÉNO MÉTRO

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

Réno-Systèmes – phase III et IV

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

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

Réno-Infrastructures – phases I et II

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

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

SOMMAIRE – PROJETS

BÉNÉFICES

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

2. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO

Garage Côte-Vertu

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

BÉNÉFICES

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

Station Berri-UQAM : réfection majeure

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

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

BÉNÉFICES

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

3. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR

La STM fera l'acquisition de 52 trains de type « boa », dont les voitures sont reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer de l'une à l'autre en tout temps. Les travaux préparatoires à l'arrivée des nouvelles voitures sont presque tous terminés.

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

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

BÉNÉFICES

Tout comme les voitures actuelles, les nouvelles voitures de métro seront dotées d'une suspension pneumatique et pourront accueillir plus de passagers que les voitures MR présentement en fonction sur le réseau du métro, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre grâce à la configuration de type « boa ». Les voitures sont d'ailleurs plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

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

4. INFRASTRUCTURES DE SURFACE

Reconstruction du Complexe Crémazie

Construit en 1948, le Complexe Crémazie est un atelier d'entretien de bus abritant des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Les travaux pour le rendre conforme aux normes et adapté aux besoins d'entretien actuels et futurs étant trop importants, il a été décidé de réaliser des travaux de reconstruction qui sont prévus pour 2015 et se termineront en 2019. Le complexe, qui aura une superficie de 37 200 m², prévoit une accréditation LEED Or.

BÉNÉFICES

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

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

L'installation graduelle d'un Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (SAEIV) dans les bus et les véhicules de service de la STM sera déployée graduellement en 2015-2016. Le SAEIV est jumelé à un système de comptage automatisé et d'acquisition des données (SCAD) qui sera installé dans l'ensemble du parc de bus.

BÉNÉFICES

Une amélioration de l'expérience client est prévue, puisque les clients du service bus pourront avoir accès à l'information sur l'heure de passage réelle d'un bus, sur les perturbations de service et les trajets alternatifs, de même que sur le nom du prochain arrêt pour les clients à bord d'un véhicule.

De plus, la gestion du parc en temps réel permettra à la STM d'améliorer la ponctualité des bus. Elle pourra s'assurer d'une meilleure coordination avec le réseau du métro et les trains de banlieue, et améliorer la sécurité des chauffeurs et de la clientèle. Ainsi, elle pourra exercer un contrôle rigoureux des coûts tout en répondant aux besoins de la clientèle.

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter, d'ici 2017, des mesures préférentielles sur 375 kilomètres de voies sur l'île de Montréal. Déployé en deux temps, le programme prévoit d'abord la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires sur l'île de Montréal et, par la suite, l'implantation d'un système de détection des bus en temps réel.

BÉNÉFICES

Le Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) améliorera la qualité de service et la fiabilité du réseau de bus. Les retombées de ces mesures se traduisent par une recrudescence de la ponctualité et une diminution des temps de parcours des bus pour ainsi offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport collectif sur l'automobile.

Rénovation du bâtiment 2000 Berri

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

BÉNÉFICES

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

EXTRA Connecte

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

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

SOMMAIRE – PROJETS

BÉNÉFICES

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

5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DE SURFACE

En vue de répondre à l'objectif qu'elle s'est fixée dans son *Plan stratégique*, soit de se doter uniquement de véhicules électriques à partir de 2025, la STM prévoit la réalisation de plusieurs projets liés à différents modes de propulsion (hybride et électrique rechargeable).

Acquisition de bus hybrides 12 mètres – 2012-2017

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

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

Remplacement des véhicules de travaux en tunnel (locotracteurs)

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

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

BÉNÉFICES

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

Cité-Mobilité

À la suite d'une entente de partenariat stratégique avec Nova Bus, la STM, seule société de transport participante en Amérique du Nord, collaborera au programme international Cité-Mobilité. Ce projet vise à tester de nouvelles technologies dans les conditions réelles d'exploitation et d'en

évaluer les impacts sur la planification, les opérations, l'entretien, les coûts et, surtout, l'amélioration du service à la clientèle. Trois bus entièrement électriques seront mis en service dans le cadre de ce projet.

BÉNÉFICES

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

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS MAJEURS

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

IMPACT FINANCIER

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

Le processus de financement des projets, décrit ci-dessous et illustré à la page suivante, débute lorsqu'un projet est autorisé au CGPP. En moyenne, il s'écoule une période d'un à trois ans entre la décision d'approuver un projet et le début des travaux. Voici les étapes à franchir :

VOLET RÈGLEMENT D'EMPRUNT

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

Lorsque la STM a obtenu toutes les approbations des diverses instances, dont le délai d'obtention varie de trois à six mois selon la nature du projet, elle peut procéder à la réalisation de ses projets d'investissement.

VOLET SUBVENTIONS

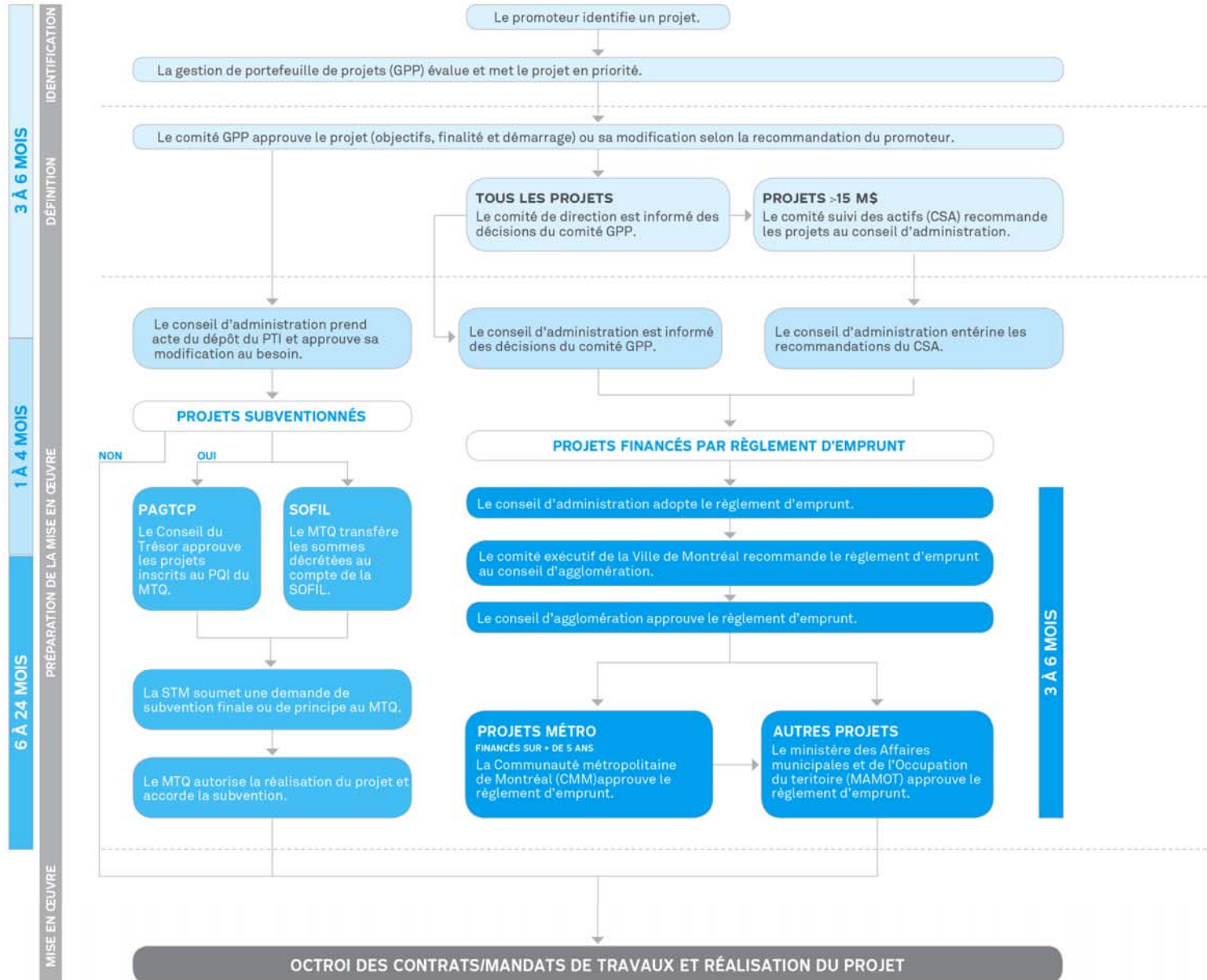
La plupart des projets de la STM sont admissibles à des subventions aux immobilisations par l'entremise des programmes d'aide gouvernementale, dont les deux principaux sont le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP) et le *Programme d'aide aux immobilisations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

Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTQ qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTQ une demande de subvention de principe ou finale, selon les exigences des programmes d'aide. Lorsque le ministre accorde l'autorisation finale de subvention, la STM commence les travaux. Le délai d'obtention de cette autorisation varie entre six et 24 mois.

VOLET FINANCEMENT

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

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET



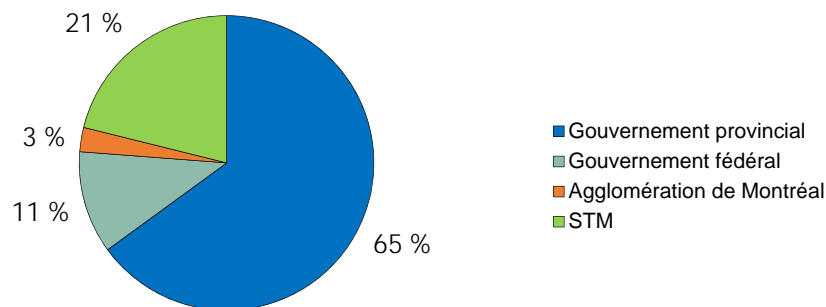
ANALYSE DES SUBVENTIONS 2016-2017-2018

L'ampleur des besoins en infrastructure fait en sorte que, seule, la Société ne pourrait réaliser tous ses projets d'investissements. Bien que le déficit d'investissement soit imposant et que les sources de financement soient limitées, plusieurs partenaires sont présents pour soutenir la STM malgré un contexte économique difficile. Actuellement, les projets autorisés sont majoritairement admissibles à une subvention (le taux de subvention variant entre 50 % et 100 %), ce qui fait en sorte que les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'agglomération

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

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

SOMMAIRE DU FINANCEMENT



IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR L'ENDETTEMENT

Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette. Depuis décembre 2010, la portion subventionnée des projets est financée auprès de Financement-Québec, alors que la portion non subventionnée est financée auprès de la Ville de Montréal.

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

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

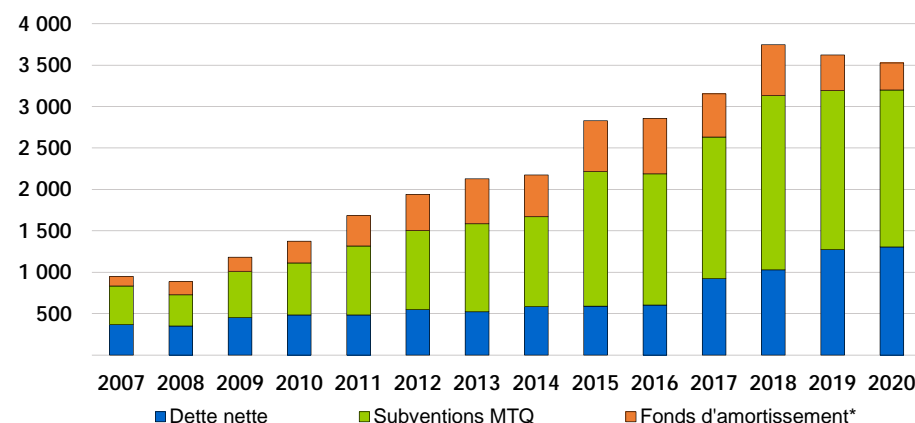
Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 591,1 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement)

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

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

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

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT (en millions de dollars)



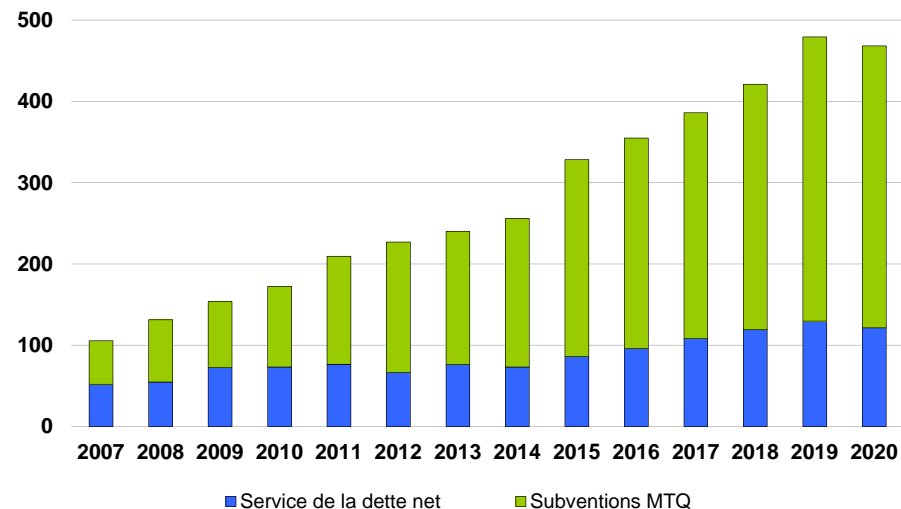
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 86,6 millions de dollars en 2015 pour atteindre 125,6 millions de dollars en 2018. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 15,0 % par rapport à 3,3 % pour la période de 2010 à 2015. Durant cette même période, le service de la dette net a représenté, en moyenne, 5,8 % des dépenses d'exploitation nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires). En 2018, ce ratio devrait se situer à 8,7 %, pour atteindre 8,4 % en 2020. Ces prévisions respectent la cible que la STM s'est fixée, conformément à sa politique de gestion de la dette à long terme, en ce qui a trait au ratio relié à l'endettement. Cette cible se situe entre 6 % et 10 % et le seuil critique est de 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 67,5 % (pour la période de 2010 à 2015) à 71,7 % pour les trois prochaines années.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)



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

FINANCEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

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

RÉSEAU DES BUS

ACTIFS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2015

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

186 positions de vérins

1 719 bus

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

102 minibus

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

4 terminus

2 boucles de terminus

8 961 arrêts de bus

988 abribus

366 véhicules routiers

45 véhicules de travaux

15 remorques

447 portes de garage

17 laveurs de bus

101 équipements de manutention et levage mobiles

21 équipements d'entretien mobiles

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

1 899 boîtes de perception bus

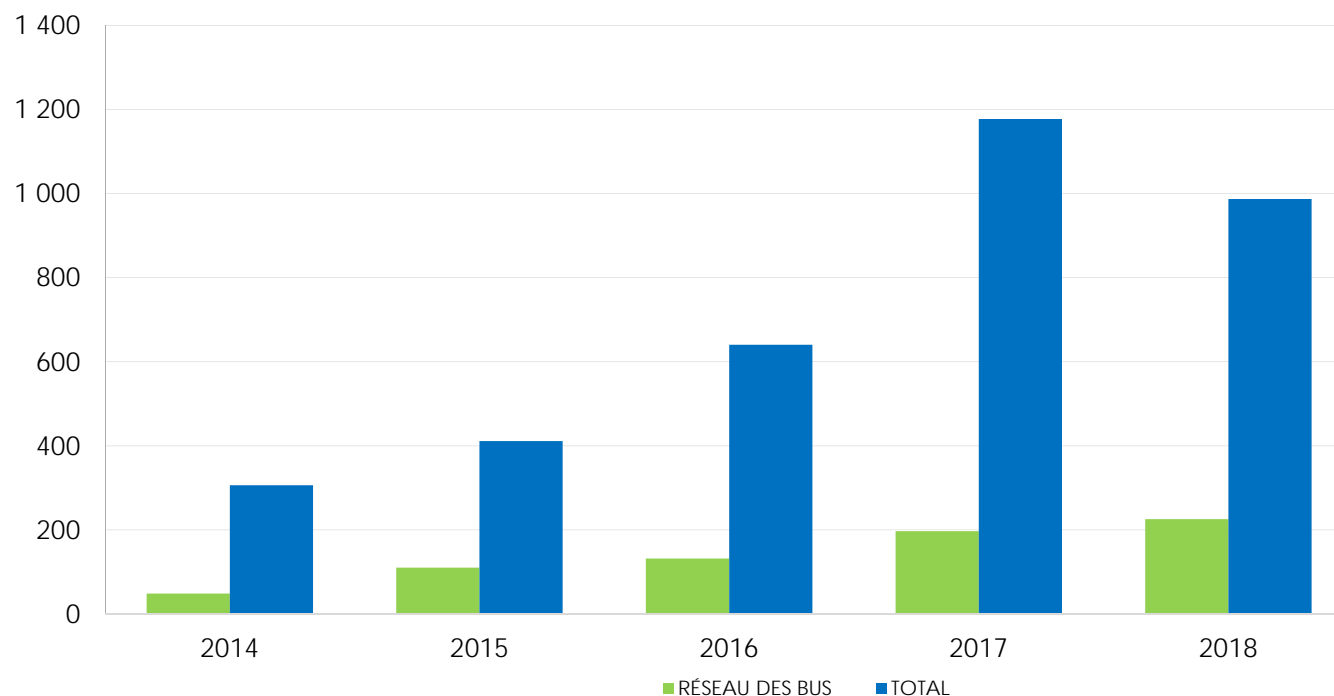
624 terminaux de vente de titres (détailants)

SOMMAIRE

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

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

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

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

MATÉRIEL ROULANT

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

BUS HYBRIDES 12 mètres	2016	2017	2018	TOTAL
Ajout	27	23	24	74
Remplacement		24	160	184
TOTAL	27	47	184	258

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

Au chapitre des acquisitions de minibus (fiche BUS-09), la STM prévoit en acheter 76 pour un montant d'environ 8 millions de dollars, dont la grande majorité serviront la clientèle du Transport adapté. Ils serviront à remplacer des minibus au Centre de transport adapté qui auront atteint la fin de leur vie utile.

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

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

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

La STM investira un montant d'environ 187 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des bus de 2016 à 2018.

Parmi ces projets, trois représentent plus de 96 % des investissements de cette catégorie, soit les projets de maintien et de reconstruction du Complexe Crémazie (fiches BUS-11 et BUS-14) totalisant près de 129 millions de dollars et le Programme de mesures préférentielles pour bus (fiche BUS-13) pour plus de 42 millions de dollars.

Afin de maintenir le fonctionnement sécuritaire des centres de transport, la STM investira près de 7 millions de dollars au cours des trois prochaines années dans la réfection de ses centres. Les travaux toucheront de nombreux éléments, tels que le pavage, l'architecture, la structure, la mécanique du bâtiment, la mécanique générale, l'électricité et la sécurisation de certains équipements ou composants. Le détail de ces travaux est présenté aux fiches de projet BUS-12, BUS-15 et BUS-16.

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DES BUS

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

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

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

**FICHE DE PROJET
BUS-01**

Numéro de projet STM
562124-00

Numéro de projet MTQ
154-11-0902

Numéro de R.E. / Fin.
R-002-A

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Programme de remplacement des équipements de levage

Un centre de transport possède en moyenne 15 installations de levage, chacune composée de vérins mécaniques, de vérins de carrosserie, de vérins de lavage, ainsi que d'un vérin à pneus. Leur durée de vie utile est de 16 ans. Pour la prolonger, des sécurisations sont à prévoir pour les positions les plus critiques. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Au-delà de cette échéance, les vérins ne sont plus sécuritaires et deviennent inutilisables. Ce programme prévoit le remplacement des installations de levage de certains centres de transport de 2009 à 2018, pour les positions qui atteindront leur fin de vie d'ici 2015. Ce remplacement consiste à enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg au lieu de 9 072 kg et de soulever les bus de modèle « T-Drive ». Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et d'assurer ainsi que les installations de levage offrent un taux de disponibilité maximum.

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-02

Numéro de projet STM
721759

Numéro de projet MTQ
154-11-0375

Numéro de R.E. / Fin.
R-114-A

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-03

Numéro de projet STM
EVH.14.00.01

Numéro de projet MTQ
154-12-0666

Numéro de R.E. / Fin.
R-079-L

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Performance

Phase
Préparation

Système de vidéosurveillance à bord des bus

Le projet consiste à faire l'acquisition d'un système de vidéosurveillance par caméras et à l'installer à bord de 401 autobus du parc actuel de la STM, dans le but d'assurer un environnement sécuritaire pour notre clientèle et notre personnel.

Ainsi, tous les bus circulant sur le réseau de la STM la nuit seront équipés d'un système de caméras opérationnel. L'ajout de caméras au parc d'autobus actuel permettra donc une meilleure optimisation de l'allocation des autobus par rapport aux caractéristiques d'exploitation requises puisqu'au terme du projet, plus de 74 % du parc de bus sera doté d'un tel système de caméras.

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

FICHE DE PROJET
BUS-04

Numéro de projet STM

IFR-01602

Nouveau

Numéro de projet MTQ

En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.

R-157-A

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie d'actif

Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille

Maintien

Phase

Préparation

Réseau de surface : réfection du système d'air comprimé

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

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

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-05

Numéro de projet STM

850045-2

Nouveau

Numéro de projet MTQ

154-11-0974

Numéro de R.E. / Fin.

R-155-A

Programme d'aide

SOFIL 2 Dette

Catégorie d'actif

Matériel informatique

Catégorie de portefeuille

Performance

Phase

Préparation

EXTRA Connecte

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-06

Numéro de projet STM
851203

Numéro de projet MTQ
154-13-7305

Numéro de R.E. / Fin.
R-142-A

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie d'actif
Matériel informatique

Catégorie de portefeuille
Performance

Phase
Préparation

100 % SCAD

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-07

Numéro de projet STM
5002098

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-120

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

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Maintenance et développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017

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

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

BUS HYBRIDES 12 mètres	2016	2017	2018	TOTAL
Ajout	27	23	24	74
Remplacement		24	160	184
TOTAL	27	47	184	258

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

FICHE DE PROJET
BUS-08

Numéro de projet STM
5002163

Numéro de projet MTQ
154-12-0611

Numéro de R.E. / Fin.
R-140

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Maintien

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

Le projet prévoit l'acquisition de 259 véhicules pour le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour les Réseaux de bus et de métro, de même que l'acquisition des équipements routiers utilisés pour l'ensemble des activités de la STM, pour la période de 2012 à 2017. De ce nombre, 216 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 43 serviront à combler de nouveaux besoins. De ces acquisitions, la STM planifie ainsi ajouter à son parc 57 petits véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

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

Type de véhicule acheté	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Voiture	15	23	5	23	1	67
Benne ouverte	2	3	3	11	0	19
Fourgonnette	14	38	10	9	5	76
Camion utilitaire	9	14	1	3	4	31
Véhicule lourd	0	9	0	1	2	12
Remorque	1	1	0	0	2	4
Véhicule outil	0	7	0	0	0	7
Équipement	4	0	7	32	0	43
Total	45	95	26	79	14	259

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

FICHE DE PROJET
BUS-09

Numéro de projet STM

ETA.14.00.04 Nouveau

Numéro de projet MTQ

En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.

R-153

Programme d'aide

TA

Catégorie d'actif

Matériel roulant

Catégorie de portefeuille

Maintien

Phase

Préparation

Acquisition de minibus 2016-2019 pour le Transport adapté

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

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

Leur réception s'échelonnera ainsi :

Type d'acquisition	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Remplacement	13	14	14	16	16	73
Ajout	0	0	1	1	1	3
Total	13	14	15	17	17	76

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

FICHE DE PROJET
BUS-10

Numéro de projet STM
ING.14.00.01

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-846

Programme d'aide
DÉCRET – Fonds vert

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Cité-Mobilité

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

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

Une entente de partenariat stratégique a été conclue en novembre 2013 entre la STM et Volvo, par l'entremise de sa division nord-américaine Nova Bus, pour participer au programme international « Cité-Mobilité ». Le programme Cité-Mobilité comprend de nouvelles technologies conçues par Volvo, dont des véhicules à propulsion 100 % électriques et rechargeables par « biberonnage », permettant ainsi d'améliorer l'efficacité énergétique et de réduire les taux d'émission de GES. Dans le cadre du projet Cité-Mobilité de Montréal, trois bus Nova Bus LFSe 100 % électriques d'un format de 12 mètres seront mis en service. L'autonomie de ces véhicules en service sera obtenue à l'aide d'un système de recharge rapide par conduction avec deux stations de recharge, une en début de ligne et l'autre en fin de ligne. Des bornes de recharge lentes seront installées au centre de transport afin d'effectuer une recharge lente durant la nuit.

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-11

Numéro de projet STM
1935

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-143-A

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Reconstruction du Complexe Crémazie – phase de maintien 2013-2019

Étant donné que la reconstruction du Complexe Crémazie ne commencera qu'en 2015 et ne sera terminée qu'au début de 2019, le comité GPP de la STM a autorisé que des travaux de maintien se poursuivent afin de garder les lieux sécuritaires.

Ce projet vise les livrables suivants :

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-12

Numéro de projet STM
2152

Numéro de projet MTQ
Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.
R-131-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages

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

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

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

Les objectifs du programme sont :

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

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

**FICHE DE PROJET
BUS-13**

Numéro de projet STM
350001

Numéro de projet MTQ
154-00-1169

Numéro de R.E. / Fin.
CA-113

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

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Programme de mesures préférentielles pour bus

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

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

En décembre 2014, l'île de Montréal comportait 208,7 km de mesures préférentielles bus, dont 185 km de voies réservées et 127 intersections munies de feux prioritaires. Un ajout d'environ 50 km est prévu en 2015. Concrètement, les mesures préférentielles pour bus se résument à :

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

Le programme MPB se déroulera en deux temps :

- Phase I : la mise en place de voies réservées, la modification de la signalisation ou de la géométrie et l'installation de feux prioritaires en rappel, et ce, pour répondre à la problématique de congestion sur l'île de Montréal.
- Phase II : le déploiement, à compter de 2016, d'un système de détection en temps réel des bus (réalisé de concert avec le projet Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur – iBUS) sur l'ensemble des axes déjà implantés dans le cadre de la phase 1 de ce projet, sur les nouveaux axes ainsi que sur les voies réservées mises en place antérieurement (p. ex., Parc, Côte-des-Neiges, René-Lévesque).

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

FICHE DE PROJET
BUS-14

Numéro de projet STM
529995

Numéro de projet MTQ
154-13-1202

Numéro de R.E. / Fin.
R-143-B

Programme d'aide
SOFIL 3 – 100 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Reconstruction du Complexe Crémazie

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

Étant donné l'envergure des travaux, il a été décidé de démolir le bâtiment actuel et de construire un nouveau complexe de près de 40 000 m².

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-15

Numéro de projet STM
IFR-01316

Numéro de projet MTQ
154-10-0459

Numéro de R.E. / Fin.
R-126-B

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Centralisation des systèmes d'alarme incendie

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
BUS-16

Numéro de projet STM

IFR-01424 Nouveau

Numéro de projet MTQ

En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.

R-157-B

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie d'actif

Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille

Maintien

Phase

Préparation

Modification – éclairage et passerelle

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

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

Les trois principaux livrables inclus dans le projet sont :

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

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

RÉSEAU DU MÉTRO

ACTIFS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2015

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

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

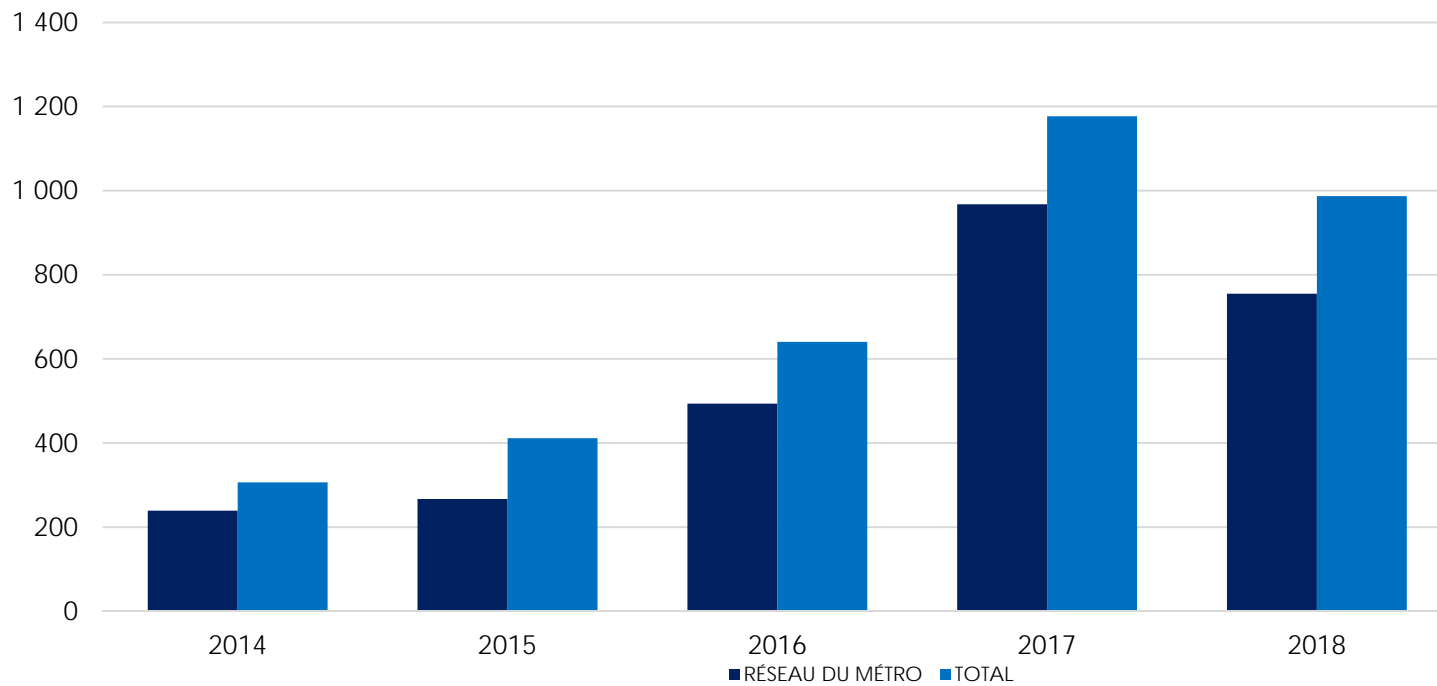
SOMMAIRE

SOMMAIRE

De 2016 à 2018, le montant à investir dans les installations du Réseau du métro représente 79 % des investissements totaux de la STM, soit 2,2 milliards de dollars.

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

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Le programme de maintien des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant. Plus de 419 millions de dollars seront affectés à cette catégorie au cours des trois prochaines années.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif d'améliorer la fiabilité, la flexibilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques. Les phases I et II du programme Réno-Systèmes se sont respectivement terminées en 2008 et 2013. La phase III, décrite à la fiche de projet MET-01, s'étendra jusqu'en 2020, période au cours de laquelle les efforts seront surtout consacrés à la réfection des installations motorisées, comme les escaliers mécaniques, les systèmes de ventilation et la construction d'ascenseurs.

Les équipements de voies, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication seront également touchés par ce projet. Le coût global de cette phase du projet est de 500 millions de dollars, dont 231 millions de dollars (46 % du coût du projet) de 2016 à 2018.

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

MATÉRIEL ROULANT

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

L'acquisition de 52 trains de type « boa », composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) reliées entre elles par un module d'intercirculation permettant à la clientèle de passer d'une voiture à l'autre en tout temps, représente un investissement majeur au cours des prochaines années (fiche de projet MET-05). Ces nouvelles voitures AZUR seront plus performantes grâce à une capacité de transport accrue, à une meilleure fiabilité et à une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation.

En lien avec ses orientations en matière de développement durable, la STM désire remplacer les 11 véhicules de travaux en fin de vie par des locotracteurs alimentés par l'électricité, une énergie propre, tout en respectant les règles de santé et sécurité, normes, procédures de travail et autres contraintes imposées par le travail en milieu souterrain. Cet investissement demandera des ressources évaluées à près de 25 millions de dollars au cours des trois prochaines années. L'ensemble du projet est décrit à la fiche de projet MET-08.

PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES

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

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

Afin d'assurer la mise en exploitation des nouvelles voitures de métro, la STM investira une somme de 60 millions de dollars pour 2016-2018 en vue de continuer la modification de ses ateliers et de ses équipements métro. La mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes permettra la mise en exploitation des nouveaux trains, et ce, de façon sécuritaire et efficace.

Plusieurs travaux majeurs seront entrepris au cours des prochaines années dans les stations de métro. Principalement, le programme Réno-Infrastructures (fiches MET-16 et MET-17) amorcé en 2011 vise le maintien de l'intégrité des infrastructures et l'amélioration de l'accessibilité universelle et du sentiment de sécurité de la clientèle. La STM prévoit investir plus de 543 millions de dollars dans ces deux programmes, dont 189 millions de dollars entre 2016 et 2018. De plus, les travaux à la station Berri-UQAM se continueront (fiche MET-11) et nécessitent une réfection majeure pour un investissement total de 87 millions de dollars, dont 36 millions de dollars seront déboursés au cours des trois prochaines années.

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

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

TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – RÉSEAU DU MÉTRO

AUTORISÉS

(en milliers de dollars)

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-01**

Numéro de projet STM
290013

Numéro de projet MTQ
154-09-0057

Numéro de R.E. / Fin.
R-122

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

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Réno-Systèmes – phase III

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

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

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

Il devrait en découler :

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-02**

Numéro de projet STM
683229

Numéro de projet MTQ
154-14-7105

Numéro de R.E. / Fin.
R-145

Programme d'aide
PAGTCP - 75 %

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-03**

Numéro de projet STM
850025

Numéro de projet MTQ
154-17-7107

Numéro de R.E. / Fin.
R-149

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Réno-Systèmes – phase IV

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

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

Il en découlera :

- Une amélioration de la flexibilité, de la maintenabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Une amélioration du service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure);
- Une amélioration de l'accessibilité universelle.

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

FICHE DE PROJET
MET-04

Numéro de projet STM
IFR-01563

Numéro de projet MTQ
154-14-0912

Numéro de R.E. / Fin.
R-147-B

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Plateau Youville et Complexe Crémazie : Centralisation des compresseurs

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

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

Les bénéfices de ce projet sont :

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-05**

Numéro de projet STM
230005

Numéro de projet MTQ
154-02-1864

Numéro de R.E. / Fin.
R-042-A

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Maintenance et développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Acquisition des voitures de métro AZUR

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

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

Réception de 52 trains	2015	2016	2017	2018	Total
Maintien	1	12	22	3	38
Développement				14	14
Total	1	12	22	17	52

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

**FICHE DE PROJET
MET-06**

Numéro de projet STM
683191

Numéro de projet MTQ
154-03-1071

Numéro de R.E. / Fin.
R-104

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Performance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
MET-07

Numéro de projet STM
683204

Numéro de projet MTQ
154-09-0059

Numéro de R.E. / Fin.
R-113-B

Programme d'aide
SOFIL 1 Comptant

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-08**

Numéro de projet STM
851404

Numéro de projet MTQ
154-14-7106

Numéro de R.E. / Fin.
R-148

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie d'actif
Matériel roulant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Remplacement des véhicules de travaux par des locotracteurs électriques

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

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

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

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-09**

Numéro de projet STM
100731 Nouveau

Numéro de projet MTQ
154-14-7110

Numéro de R.E. / Fin.
R-902-A

Programme d'aide
PAGTCP – 100 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Développement

Phase
Préparation

Agrandissement de la station Vendôme – phase II

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

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

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

Solution proposée :

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

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
MET-10

Numéro de projet STM
100732

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-902-B

Programme d'aide
DÉCRET

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Développement

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Agrandissement de la station Vendôme – phase I

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

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

- Éviter le reflux dans l'édicule sur la mezzanine, devant les tourniquets et sur les quais du métro, si la mezzanine est trop pleine, évacuer plus rapidement la station et faciliter les interventions d'urgence dans la station de métro;
- Favoriser la circulation des personnes provenant du métro et se dirigeant vers la gare et le CUSM en pointe du matin.

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-11**

Numéro de projet STM
1181

Numéro de projet MTQ
154-07-2058

Numéro de R.E. / Fin.
R-092

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase

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

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

Le projet consistait, dans un premier temps, à effectuer des travaux visant à maintenir l'environnement sécuritaire de la station Berri-UQAM. Ces interventions étant terminées, des travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques sont en cours. Ceux-ci sont planifiés de façon à minimiser les répercussions sur l'exploitation, à conserver l'accès à la station pour les utilisateurs et à la maintenir opérationnelle. Les divers travaux de réfection, effectués en mode planifié, permettent d'optimiser les interventions au meilleur coût et d'éviter des réparations à la pièce, avec les dérangements qui s'ensuivent pour le personnel et la clientèle.

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

FICHE DE PROJET
MET-12

Numéro de projet STM
1488

Numéro de projet MTQ
154-07-2054

Numéro de R.E. / Fin.
R-128-A

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
MET-13

Numéro de projet STM
186

Numéro de projet MTQ
Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.
R-049-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel

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

Afin d'assurer le fonctionnement adéquat de 960 points d'eau dans les tunnels du métro, la STM doit remplacer 1 920 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

Ces travaux augmenteront la sécurité dans le métro.

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

FICHE DE PROJET
MET-14

Numéro de projet STM
2140 Nouveau

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-158-A

Programme d'aide
SOFIL 3 Dette

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Rénovation de l'édifice du 2000 Berri

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

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-15**

Numéro de projet STM
230006

Numéro de projet MTQ
154-02-1864

Numéro de R.E. / Fin.
R-042-B

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

Le projet consiste à :

- Adapter les infrastructures de l'atelier de Petite révision Youville;
- Acquérir et installer un système de radio à large bande;
- Acquérir et installer un système de simulation de conduite;
- Concevoir du matériel didactique;
- Adapter certains quais pour l'accessibilité universelle;
- Adapter certains équipements fixes et infrastructures;
- Adapter les infrastructures de l'atelier Grande révision Youville;
- Réaliser des études sur la modification des autres ateliers et garages;
- Développer et implanter un système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO);
- Améliorer le système d'alimentation électrique traction du métro.

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

FICHE DE PROJET
MET-16

Numéro de projet STM
634371

Numéro de projet MTQ
154-09-0058

Numéro de R.E. / Fin.
R-121

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Réno-Infrastructures – phase I

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

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

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

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

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-17**

Numéro de projet STM
634372

Numéro de projet MTQ
154-14-7108

Numéro de R.E. / Fin.
R-154

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

Réno-Infrastructures – phase II

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

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

Les réfections porteront sur :

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

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

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

**FICHE DE PROJET
MET-18**

Numéro de projet STM
721709

Numéro de projet MTQ
154-09-0069

Numéro de R.E. / Fin.
R-053-A

Programme d'aide
SOFIL 3 Dette

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintien

Phase
Préparation

Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
MET-19

Numéro de projet STM
822000

Numéro de projet MTQ
Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.
R-086-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
MET-20

Numéro de projet STM

GPM.01.50.00 Nouveau

Numéro de projet MTQ

En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.

R-156

Programme d'aide

PAGTCP – 100 %

Catégorie d'actif

Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille

Développement

Phase

Préparation

Garage Côte-Vertu

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
MET-21

Numéro de projet STM
IFR-01476

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-147-A

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie d'actif
Patrimoine immobilier et infrastructures

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Phase
Préparation

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

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

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

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

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

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

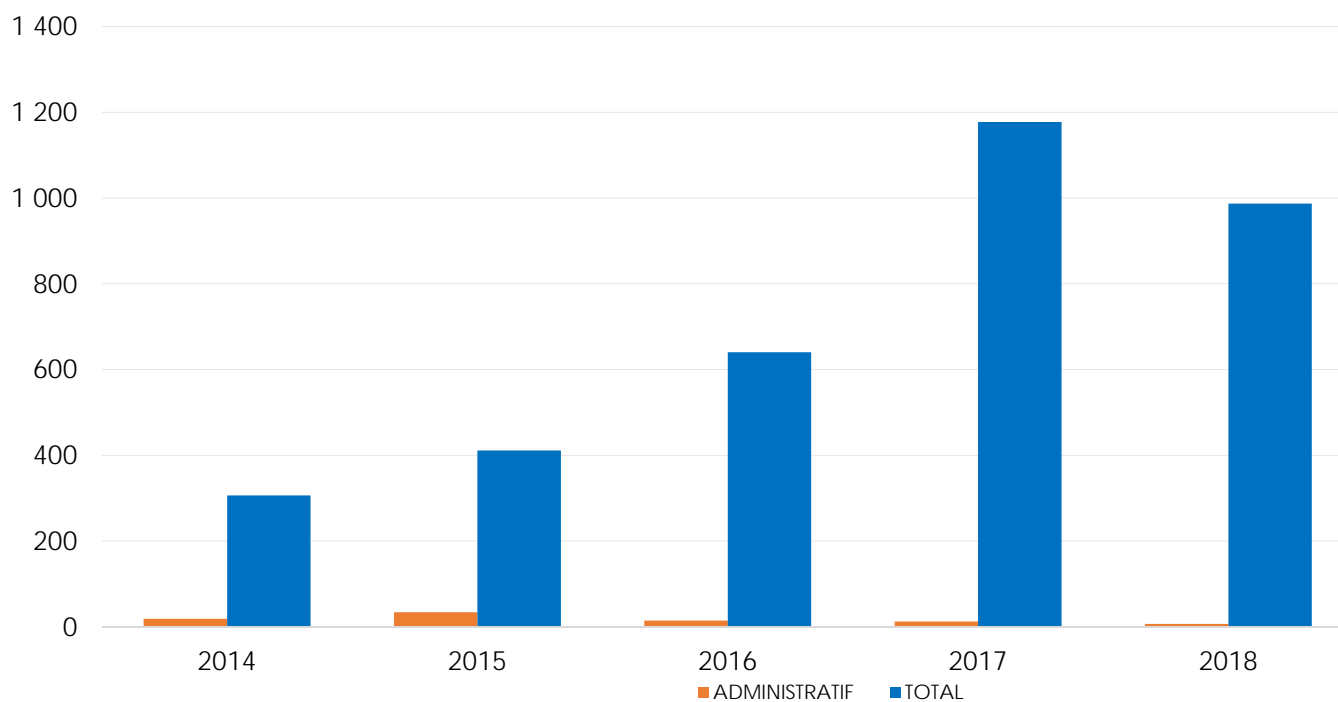
SECTEUR ADMINISTRATIF

SOMMAIRE

Le secteur Administratif comprend des projets de machinerie, équipement et outillage et de matériel informatique qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Réseau des bus ou Réseau du métro. Un montant de près de 34 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2016 à 2018, représentant 1 % des investissements totaux pour cette période.

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

(en millions de dollars)



MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE

Soucieuse de prévenir les accidents au travail, la STM terminera en 2016 les phases I et II des projets de mesures de réduction des risques liés à la sécurité des machines utilisées à la Société (fiches ADM-01 et ADM-02).

MATÉRIEL INFORMATIQUE

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



TABLEAU DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT – ADMINISTRATIF

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

**FICHE DE PROJET
ADM-01**

Numéro de projet STM
370001

Numéro de projet MTQ
Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.
R-806-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Performance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

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

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

SECTEUR ADMINISTRATIF

FICHE DE PROJET
ADM-02

Numéro de projet STM
370002

Numéro de projet MTQ
Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.
R-827-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie d'actif
Machinerie, équipement et outillage

Catégorie de portefeuille
Performance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
ADM-03

Numéro de projet STM
850019

Numéro de projet MTQ
Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.
R-146-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie d'actif
Matériel informatique

Catégorie de portefeuille
Maintien

Phase
Préparation

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

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

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

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

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

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

FICHE DE PROJET
ADM-04

Numéro de projet STM
850044-1 Nouveau

Numéro de projet MTQ
En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.
R-943-A

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie d'actif
Matériel informatique

Catégorie de portefeuille
Performance

Phase
Mise en œuvre et mise en service

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

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

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

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

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

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

SECTEUR ADMINISTRATIF

100

FICHE DE PROJET
ADM-05

Numéro de projet STM

FIN.14.00.03 Nouveau

Numéro de projet MTQ

En attente d'attribution

Numéro de R.E. / Fin.

R-151-B

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie d'actif

Matériel informatique

Catégorie de portefeuille

Développement

Phase

Préparation

Acquisition matérielle – Vente et perception

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

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

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

FICHE DE PROJET

ADM-06

Numéro de projet STM

STI.14.00.01

Nouveau

Numéro de projet MTQ

Non applicable

Numéro de R.E. / Fin.

R-151-A

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie d'actif

Matériel informatique

Catégorie de portefeuille

Maintien

Phase

Préparation

Plan de maintien de la solution OPUS

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

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

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

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








ANNEXES

ANNEXE A

SOMMAIRE DES PROJETS EN IDENTIFICATION

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

Le montant prévu au cours des **cinq** prochaines années est de 368,6 millions de dollars, réparti parmi les principaux projets suivants :

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

ANNEXE B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

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

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

1. PLANIFICATION À LONG TERME

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

Ce plan doit prévoir une perspective de développement du transport en commun, incluant les services adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite, sur une période de 10 ans pour tous les modes de transport en commun et tous les équipements et les infrastructures. Il est ajusté annuellement et révisé aux cinq ans.

En 2015, la STM a entrepris la mise à jour de son *Plan stratégique 2020*. La Société est actuellement à analyser divers scénarios pour atteindre son équilibre financier tout en lui assurant la pérennité et l'atteinte de ses objectifs opérationnels.

2. DIRECTIVE EN MATIÈRE DE CAPITALISATION

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

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

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

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

3. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

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

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

**a. La gestion de la dette (DS FIN 004, adoptée le 4 mai 2011,
révisée le 8 mars 2014)**

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

ANNEXE B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

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

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

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

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

SAINTE GESTION DES DÉPENSES

d. Réduction des dépenses

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

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

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

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

La politique de gestion contractuelle instaure les mesures exigées en vertu de l'article 103.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en*

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

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

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

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

g. Guide d'acquisition (2011)

Les processus d'acquisition à la Société semblent parfois compliqués. Il importe de comprendre que cette complexité apparente se justifie par le fait que la STM est une entreprise

ANNEXE B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

publique évoluant dans un cadre légal rigoureux. Nos processus d'acquisition sont définis par :

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

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

h. Plan de contrôle des projets d'investissement

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

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

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

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

i. Guide de facturation interne des projets (2014)

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

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

ANNEXE B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

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

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

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

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

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

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

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

6. PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (PC 1.13, ADOPTÉE LE 5 MAI 2010, RÉVISÉE LE 1^{ER} OCTOBRE 2014)

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

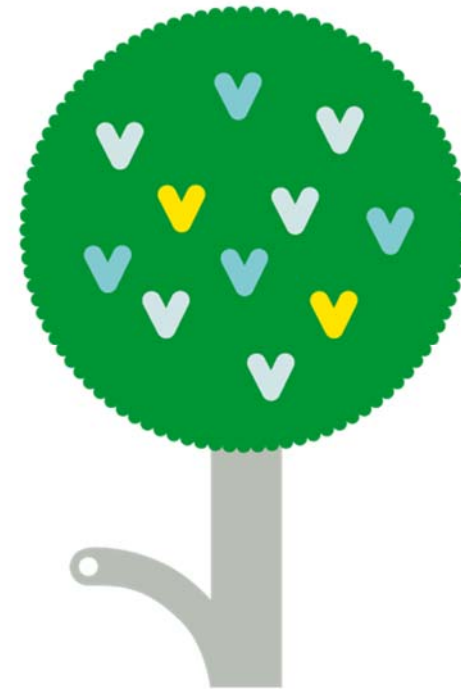
ANNEXE B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE – INVESTISSEMENTS

7. AUTRES PRATIQUES TOUCHANT LA GESTION FINANCIÈRE

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

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



ANNEXE C

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

(ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

1.0 OBJECTIFS

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

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

2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

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

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

3.0 CRITÈRES DE CAPITALISATION À TITRE D'IMMOBILISATION

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

- 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
- 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
- Il répond à l'une des trois conditions suivantes relatives au coût :
 - Son **coût** unitaire est égal ou supérieur à 10 000 \$; OU
 - 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
 - Il est acquis dans le cadre d'un regroupement d'actifs **dont la valeur totale** est égale ou supérieure à 75 000 \$. Est considéré comme regroupement d'actifs l'ensemble des items ou des coûts nécessaires pour rendre fonctionnel un bien ou un système.

3.1 Exceptions

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

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

ANNEXE C

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

3.2 Exclusion

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

3.3 Particularité concernant les contrats de location-acquisition

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

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

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

3.5 Radiation des immobilisations

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

4.0 ÉVALUATION DU COÛT DES IMMOBILISATIONS

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

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

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

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

5.0 PRÉSENTATION DANS LES ÉTATS FINANCIERS

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

ANNEXE C

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

6.0 MÉTHODE D'AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS

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

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

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

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

7.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

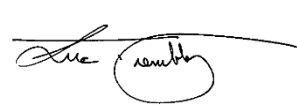
L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par la Section comptabilité financière relevant de la direction Gestion financière et encadrement de systèmes sous la direction exécutive Finances et contrôle.

8.0 RÉFÉRENCES

Manuel de la présentation de l'information financière municipale.

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

APPROUVÉE PAR :

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

Luc Tremblay, CPA, CA

Trésorier et directeur exécutif Finances et contrôle

ANNEXE C

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

(ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

ANNEXE 1

TERMINOLOGIE COMPTABLE

ACTIF

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

AMÉLIORATIONS

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

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

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

AMORTISSEMENT

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

AMORTISSEMENT CUMULÉ

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

BUREAU DE PROJET

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

COÛT D'ACQUISITION D'UNE IMMOBILISATION

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

ENTRETIEN ET RÉPARATION

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

MISE EN SERVICE D'UNE IMMOBILISATION EN COURS

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

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

PROJET MAJEUR

Un projet majeur est un projet :

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

VIE UTILE

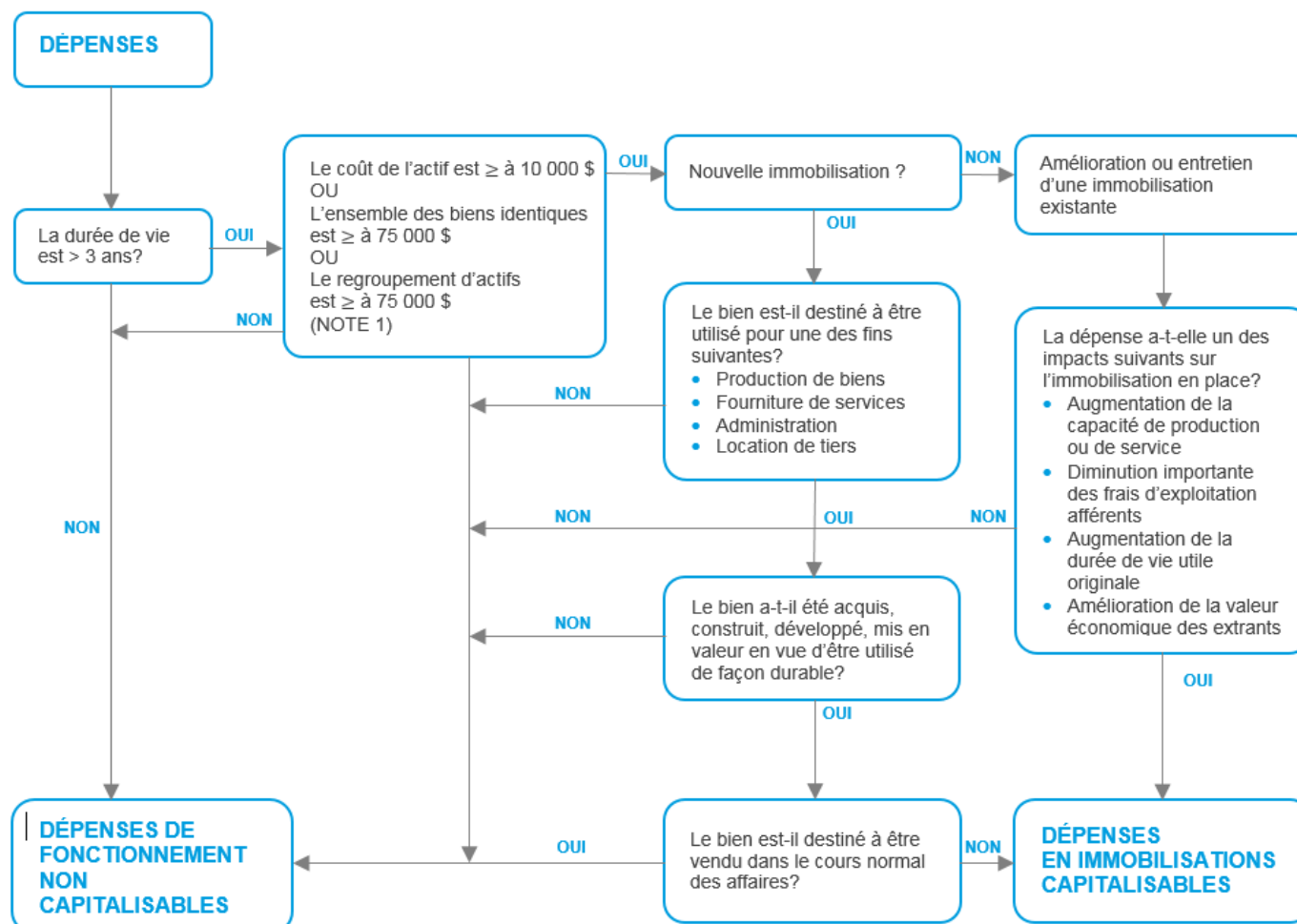
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société.

ANNEXE C

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

ANNEXE 2

RÈGLES DE CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS



NOTE 1 : Voir les exceptions à l'article 3.1

ANNEXE C

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

(ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

ANNEXE 3

CONDITIONS DE CAPITALISATION DANS LE CADRE D'UN PROJET

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

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

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

PHASES CAPITALISABLES	DÉPENSES
--------------------------	----------

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

** Se reporter au deuxième paragraphe ci-dessus*

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

Les coûts de main-d'œuvre interne peuvent être capitalisés s'ils sont directement reliés à la conception et à la mise en service de l'actif. Ces

coûts doivent être évalués et comptabilisés de façon détaillée : nature des travaux, fonctions requises pour l'exécution, heures d'exécution par activité et par fonction, etc.

Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées, soit :

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

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

ANNEXE C

DIRECTIVE SECTORIELLE IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)

(ADOPTÉE LE 16 DÉCEMBRE 2011)

ANNEXE 4

COÛT DES IMMOBILISATIONS

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

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

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

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

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

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

* *International Public Sector Accounting Standards Board*

ANNEXE C

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

ANNEXE 5

CATÉGORIES D'IMMOBILISATIONS ET DURÉE DE VIE UTILE

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	DURÉE DE VIE UTILE
TERRAINS		Illimitée
IMMEUBLES		
Bâtiments	Édifices administratifs, centres d'attachement, ateliers et garages	40 ans
Réfection aux bâtiments	Portes et fenêtres, toitures, protection incendie, chauffage, ventilation et air climatisé (CVAC), asphaltage, etc.	20 ans
INFRASTRUCTURES LOCALES ET RÉGIONALES		
Voies réservées		10 ans
Terminus léger		20 ans
Terminus lourd		40 ans
Abribus		10 ans
INFRASTRUCTURES DU MÉTRO		
TUNNELS		
Construction initiale		100 ans
Revêtement de la voûte		25 ans
STATIONS DE MÉTRO		
Stations		40 ans
Réfection aux stations		20 ans
ÉQUIPEMENTS FIXES		
Centre de contrôle	Équipements de télémessure, tableaux de contrôle optique, postes de commande, etc.	25 ans
Installations motorisées	Escaliers mécaniques, tapis roulant, postes de ventilation, postes d'épuisement, ascenseurs, monte-charge, plateforme hydraulique, etc.	25 ans
Télécommunications	Radios, téléphonie d'exploitation privée, télétransmission, vidéosurveillance, sonorisation, affichage électronique, alarme intrusion, contrôle d'accès, alarme incendie, données de gestion, etc.	25 ans

ANNEXE C

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

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	DURÉE DE VIE UTILE
Contrôle des trains	Circuits de voies, postes de signalisation, câblage, mécanismes d'aiguille, contrôleurs d'aiguilles, zone-tests, chargeurs batteries, coffrets de commande et indicateurs, divers détecteurs, connexions inductives, etc.	25 ans
Système d'éclairage		30 ans
Équipements de voies	Rails, barres de guidage, pièces de roulement, appareils de voies, isolateurs de barres de guidage, etc.	40 ans
Énergie d'exploitation	Postes de district, postes de redressement, postes secondaires de distribution, câbles à traction, câbles à haute tension, groupes électrogènes, etc.	40 ans
MATÉRIEL ROULANT		
Bus		16 ans
Minibus		5 ans
Voitures de métro		40 ans
Véhicules de service de moins de 100 000 \$		5 ans
Autres véhicules de service		10 ans
Véhicules sur rail, grues, aspirateur de voies et équipements de lavage		25 ans
AMÉLIORATIONS LOCATIVES		Durée restante du bail
ÉQUIPEMENTS DE BUREAU ET LOGICIELS		
Mobilier et équipements de bureau		10 ans
Logiciels		5 à 10 ans
Équipement informatique		5 ans
MACHINERIE, ÉQUIPEMENT ET OUTILLAGE		
Machinerie, outillage et équipement		15 ans
Vérins		20 ans

ANNEXE D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : — maintien des actifs; — amélioration des équipements et des infrastructures existants; — expansion du réseau.	
Type de remboursement	Paiement au service de la dette	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Achat ou location de bus et minibus urbains neufs	50 %
	Véhicule de service pour l'exploitation du réseau des bus	50 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	75 %
	Terrain	75 %
	Garage, terminus et centre administratif	75 %
	Stationnement incitatif	75 %

Voie réservée	75 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	75 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	75 %
Abribus	75 %
Support à vélos	75 %
Développement du réseau du métro : voitures, équipements et infrastructures	100 %
Développement du réseau de trains : voitures, équipements et infrastructures	100 %
Maintien et amélioration des services : réseau du métro	75 %
Maintien et amélioration des services : réseau de trains	75 %
Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	75 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	75 %
Prolongation de la durée de vie utile : minibus, bus et voitures de métro	Variable*

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

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

ANNEXE D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

Le programme de la SOFIL est en vigueur depuis le 1^{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	<u>15,5 %</u>
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	De 2006 à 2010	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus et minibus urbains neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciels d'exploitation,	100 %

émission des titres de transport et perception des recettes)	
Terrain	0 %
Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Subvention à l'exploitation – coût d'immobilisations présent dans le coût des contrats	100 %

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

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

ANNEXE D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	48,5 %
	Gouvernement provincial	36,5 %
	Agglomération de Montréal	<u>15,0 %</u>
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2011 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus et minibus neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %

Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

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

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

ANNEXE D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

Ce programme qui fait suite au volet 2 a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 485,5 millions de dollars provenant du gouvernement fédéral et 497,6 millions de dollars provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2014 à 2019, selon l'achalandage moyen des années 2009 à 2013. La part de la STM est établie à 698,1 millions de dollars, dont 559 millions de dollars comptant et 139,1 millions de dollars sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	49,4 %
	Gouvernement provincial	50,6 %
	Agglomération de Montréal	<u>15,0 %</u>
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2014 à 2019	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus et minibus neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %
	Stationnement incitatif	100 %
	Voie réservée	100 %

Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile – minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012 et 609-2014 du 23 juin 2014.

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

ANNEXE D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

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

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



ANNEXE D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

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

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

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral	
Définition du programme	Ce programme sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et à appuyer des projets qui contribuent à une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités prospères.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	2007 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	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 qu'études de planification et de faisabilité	Variable
	Autres coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre du projet qui sont approuvés avant d'être engagés	33 1/3 %

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

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

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

Publié par
la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Planification, finances et contrôle

Direction
Budget et investissements

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



Extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal

tenue le

au 8 octobre 2015 à 9 h 00

par conférence téléphonique

CA-2015-293 ADOPTER LE PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATION POUR LES ANNÉES 2016, 2017 ET 2018

VU le rapport de la trésorière et directrice exécutive – Planification, finances et contrôle

ET CONSIDÉRANT la recommandation du directeur général

PROPOSÉ par monsieur Marvin Rotrand

APPUYÉ par monsieur Philippe Schnobb

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

d'adopter le programme d'immobilisations de la Société pour les années 2016 à 2018, intitulé : « **PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS - ANNÉES 2016-2017-2018** » selon le document joint à la recommandation et de le transmettre à la Ville de Montréal, pour fins d'approbation par le conseil d'agglomération de Montréal.

Copie conforme au projet de résolution soumis à l'assemblée. Seul le texte consigné au procès-verbal de l'assemblée, tel qu'approuvé par le conseil d'administration à sa prochaine assemblée ordinaire, fera foi de son contenu.

Montréal, le 9 octobre 2015

Christian Portelance
Secrétaire général adjoint