

**ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE
DU CONSEIL MUNICIPAL**

Le lundi 28 novembre 2016

à 14 h

AVIS DE CONVOCATION

Montréal, le mercredi 23 novembre 2016

Prenez avis qu'une assemblée extraordinaire du conseil municipal est convoquée, à la demande du comité exécutif, pour **le lundi 28 novembre 2016, à 14 h**, 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 MUNICIPAL

Le lundi 28 novembre 2016

à 14 h

Veillez prendre connaissance de l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire du conseil municipal du lundi 28 novembre 2016.

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, 80.01 (30.01) et 80.01 (30.02) vous a déjà été remise.



**Assemblée extraordinaire du conseil municipal
du lundi 28 novembre 2016**

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 municipal

08 – Dépôt de rapports des commissions du conseil

08.01 Service du greffe

Dépôt du rapport et des recommandations de la Commission sur les finances et l'administration ayant trait à l'étude du Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2019 de la Ville de Montréal (volet ville centrale)

30 – Administration et finances

30.01 *Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale* - 1163843005

Adopter le Programme triennal d'immobilisations 2017-2019 de la Ville de Montréal (volet ville centrale)

80 – Conseil d'agglomération - Dossiers pour orientation

30 – Administration et finances

30.01 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1163843006

Adoption du Programme triennal d'immobilisations 2017-2019 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 - 1163843007

Approbation du Programme d'immobilisations 2017-2026 de la Société de transport de Montréal

Compétence d'agglomération : Transport collectif des personnes

COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION

Étude publique
du programme triennal d'immobilisations (PTI)
2017-2018-2019
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 28 novembre 2016
et
au conseil d'agglomération
le 29 novembre 2016

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 de
l'Arrondissement de Saint-Laurent

Vice-présidents

M. Georges Bourelle
Maire
Ville de Beaconsfield

Mme Laurence Lavigne-Lalonde
Conseillère de Ville
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-
Maisonneuve

Membres

Mme Catherine 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 28 novembre 2016

Monsieur Franz Benjamin
Président du conseil
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 entre le 4 et le 14 novembre relatifs à l'étude du programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2018-2019 déposé au conseil municipal et au conseil d'agglomération le 2 novembre dernier.

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

Le président,

La secrétaire recherchiste,



Alan DeSousa, FCPA, FCA

« original signé »

Julie Demers

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 DE PROJET MONTRÉAL	11

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) 2017-2018-2019 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 et du conseil d'agglomération le 2 novembre 2016. La Commission a reçu le mandat d'en faire l'étude publique par les résolutions suivantes : CM16 1196 et CG16 0596. Le portrait global des PTI 2017-2018-2019 a été rendu public 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 21 octobre 2016, 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 du 4 au 14 novembre 2016 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	3290.4 M\$
Service de l'eau	1 676.9 M\$
Service des infrastructures, de la voirie et des transports	1 761.8 M\$
Service de la gestion et de la planification immobilière	504.6 M\$
Service de la concertation des arrondissements – volet PTI des arrondissements	446.0 M\$
Service de la mise en valeur du territoire	278.6 M\$
Service des grands parcs, du verdissement et du mont Royal	298,8 M\$
Service des technologies de l'information	321.7 M\$
Service de l'environnement	184.5 M\$
Commission des services électriques	157.9 M\$
Service de la culture	206.9 M\$
Société du parc Jean-Drapeau	154.7 M\$
Service de la diversité sociale et des sports	185.5 M\$

Service du matériel roulant et des ateliers	110.7 M\$
Service de l'Espace pour la vie	76 M\$
Service de la concertation des arrondissements	21.4 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 11 et 14 novembre 2016, 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 2017-2018-2019 et dans la perspective du plan des investissements à long terme. Enfin, le lundi 14 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 2017-2018-2019 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

Ce PTI prévoit des investissements de 6,39 milliards de dollars au cours des trois prochaines années, soit :

- 1831 M\$ en 2017;
- 2221 M\$ en 2018;
- 2334 M\$ en 2019.

Il s'agit d'une augmentation de plus 1.15G\$ (soit 22 %), comparativement au PTI 2016-2018. Ces investissements se répartissent ainsi :

- protection et réhabilitation des éléments d'actifs existants : 5053 M\$ (79.1%) ;
- développement des infrastructures : 1333 M\$ (20.9%).

La part du budget qui relève du conseil municipal est de 66.6 %, pour un montant de 2 742.8 M\$. Quant au budget sous le contrôle du conseil d'agglomération, sa portion représente 33.4 % des investissements totaux, à raison de 2 269.6 M\$.

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

415.4 M\$	Programme complémentaire de planage-revêtement
351.9 M\$	Réfection et maintien des artères
210 M\$	Réfection du réseau routier local
117.9M\$	Programme de réhabilitation de la chaussée par planage-revêtement

82.6 M\$	Réfection de structures routières
45 M\$	Développement du réseau cyclable
38.5 M\$	Remplacement du pont Jacques-Bizard
29 M\$	Mise à niveau de l'éclairage des rues
184.4 M\$	Travaux d'aménagement d'artères routières
1676,9 M\$	Investissements consacrés aux infrastructures de l'eau
128.1 M\$	Travaux d'infrastructures – requalification urbaine de quartiers
122.2 M\$	Mise à niveau des cours de services des arrondissements
113.8 M\$	Entretien et construction d'infrastructures de traitement des matières résiduelles
86.7 M\$	Protection et reconstruction des actifs immobiliers du SPVM et du SIM
86 M\$	Mise aux normes des aréna municipaux
81.4 M\$	Stratégie Montréal, ville intelligente et numérique
65.1 M\$	Réaménagement et mise aux normes des grands parcs
60.7 M\$	Complexe environnemental de Saint-Michel
58.5 M\$	Quartier des spectacles
47.5 M\$	Consolidation et développement des réseaux des bibliothèques
33.2 M\$	Implantation de la technologie RFID dans les bibliothèques
40.5 M\$	Projets liés au Plan d'intervention aquatique de Montréal 2013-2025
30.5 M\$	Acquisition et valorisation des équipements culturels
57.6 M\$	Espace pour la vie
17.9 M\$	Programme de réfection des terrains de balle de Montréal
7.3 M\$	Programme d'aménagement de glaces extérieures
15.7 M\$	Square Dorchester et place du Canada
7.7 M\$	Logements sociaux et communautaires

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 446.4 M\$, s'ajoutent des projets et des programmes en appui aux arrondissements, ce qui porte à 33.4% ou 1373.7 M\$ la part d'investissements de compétence municipale qui leur est consacrée.

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 14 novembre 2016, 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.

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 2017-2018-2019 de la Ville de Montréal et de la STM ;

Considérant que les recommandations de la Commission, qui sont reçues au moment de l'adoption du PTI ou du budget de fonctionnement par le conseil municipal, n'ont pas d'impact sur le PTI ou le budget de fonctionnement,

R-2

Que la Commission soit consultée, en séance de travail, sur les grandes orientations et priorités en amont de l'élaboration du PTI et du budget de fonctionnement ;

R-3

Que le conseil municipal et le conseil d'agglomération adoptent dorénavant le PTI au plus tard au mois d'octobre 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-4

Que les Services conservent les mêmes numéros de projet d'une année à l'autre dans les documents de présentation du PTI pour en faciliter le suivi par les élus et les citoyens ;

Recommandations spécifiques

R-5

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

Considérant que les budgets du Service de police de la Ville de Montréal et du Service de sécurité incendie de Montréal représentent une part significative des budgets de la Ville,

R-6

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,

Considérant que, lors de l'étude du PTI 2016-2017-2018, cette recommandation a été faite à l'intention du CE et que ce dernier a accepté d'y donner suite,

Considérant que malgré l'accueil favorable du CE à l'égard de cette recommandation, les Services n'ont pas tous mis en œuvre cette dernière ;

R-7

Que, dans les présentations du PTI des services municipaux et autres organismes à la Commission, 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 ;

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,

Considérant qu'en 2015, le CE a indiqué qu'il était d'accord avec cette recommandation, mais que cette dernière n'est pas encore mise en œuvre,

R-8

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-9

Que, pour les grands projets qui impliquent des sommes importantes et qui touchent plusieurs arrondissements, il y ait un plus grand niveau de détails dans les documents de présentation du PTI, notamment en ce qui a trait aux échéanciers, aux sommes consacrées et aux impacts sur le budget de fonctionnement.

Considérant que lors de l'étude du PTI 2016-2017-2018, cette recommandation a été faite à l'intention du CE et que ce dernier a accepté d'y donner suite,

Considérant que, malgré l'accueil favorable du CE à l'égard de cette recommandation, cette dernière n'ait pas été mise en œuvre,

R-10

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

Considérant que le Service de l'environnement a déposé en 2015 son plan d'adaptation aux changements climatiques,

R-11

Que chaque service inclut dans les projets et programmes du PTI les mesures d'adaptation et de mitigation d'impact des changements climatiques ;

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 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-12

Que la STM augmente significativement son taux de réalisation ;

R-13

Que, dans le contexte du développement du Réseau électrique métropolitain (REM), la STM se dote rapidement d'un plan, en collaboration avec les sociétés de transport des couronnes, et mette en place un service de rabattement par autobus, sur voies réservées au besoin, pour minimiser le nombre de places de stationnement incitatives nécessaires aux abords des gares du REM ;

Considérant que 60% des investissements du présent PTI sont voués aux infrastructures routières et souterraines,

R-14

Que la Ville démontre sa capacité d'exécution et de coordination des travaux et la mitigation d'impacts sur la circulation automobile, cycliste et piétonne dans un plan de mise-en-œuvre du PTI qui sera présenté au Conseil municipal ;

Considérant que le Service du matériel roulant et des ateliers a fusionné tous ses programmes d'investissement,

Considérant que ce Service a très peu détaillé la distribution de son PTI de 110 millions de dollars,

R-15

Que le Service du matériel roulant et des ateliers, et tous les autres Services de la Ville, fournissent des fiches de projet réellement détaillées.

Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité, le 14 novembre 2016, à l'exception de la R-1, pour laquelle Mme McIntyre, Mme Lavigne-Lalonde et M. Ouellet ont manifesté leur dissidence.

RAPPORT MINORITAIRE DE PROJET MONTRÉAL

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

Montréal 

Opposition officielle à l'Hôtel de ville de Montréal

**Étude du programme triennal
d'immobilisations 2017-2018-2019**

Le 14 novembre 2016

Table des matières

Introduction

Une autre occasion manquée 3

Quatre raisons de rejeter ce PTI

Investir plus, investir mal 4

Retards, dépassements de coûts et risques accrus 5

Habitation et rétention des familles 7

Transport collectif et actif – encore le grand oublié 9

Conclusion 11

Occasion manquée

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2019 est, encore une fois, une occasion manquée pour la Ville de Montréal. Les taux de réalisation faméliques des dernières années, combiné à des taux d'intérêt exceptionnellement bas, ont eu comme conséquence de dégager une capacité d'emprunt sans précédent. Les possibilités offertes par cette marge sont nombreuses : investir en transports collectifs et actifs, et en habitation, s'attaquer véritablement au déficit d'entretien de nos infrastructures ou développer des projets structurants susceptibles de rehausser la qualité de vie des Montréalais et Montréalaises et d'assurer l'avenir de notre métropole.

Ces possibilités ne sont toutefois pas au rendez-vous. Avec un montant de plus d'un milliard de dollars supplémentaire 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 et ne répondant pas véritablement aux besoins à long terme de la Ville. Un choix plus judicieux d'investissements aurait dû nous être présenté avec des projets 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.

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 constations 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. 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, avec une vision passéiste de la Ville. L'Administration nous propose non pas de construire la ville de demain, mais plutôt de reconstruire celle d'hier.

Quatre raisons de rejeter ce PTI

Investir plus, investir mal

Le PTI 2017-2019 augmente de 1,15 G\$ ou 22 % par rapport au PTI 2016-2018, pour atteindre 6,39 G\$. Cela devrait constituer une bonne nouvelle pour les Montréalais et Montréalaises, qui vivent au quotidien avec des infrastructures dans un niveau de dégradation inacceptable. Il n'en est malheureusement rien quand on constate à quel point les investissements annoncés sont mal ciblés et peu stratégiques.

Par exemple, le Programme complémentaire de planage-revêtement (PCPR) a vu ses sommes allouées exploser dans ce PTI par rapport au précédent, passant de 170 à 415 M\$, en incluant le PCPR dit « local ». Or, lorsqu'on connaît le nombre de rues dans un état de dégradation avancé, force est de reconnaître que dans un très grand nombre de situations, le planage-revêtement n'est pas l'intervention appropriée et prolongera la vie « utile » de la chaussée bien en-deçà des 7 à 12 ans promis. L'administration Coderre reconnaît même favoriser cette approche parce qu'elle permet de faire des investissements rapidement et d'augmenter le taux de réalisation du PTI (lequel, comme on sait, est mesuré en dollars et non en réalisations concrètes : km de chaussée ou de conduites, nombre de projets complétés, etc.) que d'autres approches comme le Programme de réfection routière (PRR).

Ce qui devait être un programme « complémentaire », comme son nom le dit, devient le fer de lance de la stratégie d'investissement en infrastructures routières de la Ville, parce que celle-ci confond la fin (améliorer durablement la qualité des infrastructures) avec les moyens (dépenser de l'argent). On aurait préféré que l'administration Coderre prévoit les investissements les plus efficaces pour l'amélioration à long terme de nos infrastructures, plutôt que de faire des retouches esthétiques qui « travaillent su'l'psychologique » (sic), selon les mots du maire.

Pire, même quand on investit des sommes colossales dans la réfection en profondeur (comme dans le cas de la rue Saint-Denis, terminée, ou du boulevard Saint-Michel, en cours), plutôt que de profiter des travaux pour réaménager ces rues en tenant compte des nouvelles réalités urbaines, on reconstruit à l'identique, prétextant l'urgence. Ce faisant, l'administration Coderre ignore complètement la résolution adoptée en conseil municipal qui annonçait une volonté de limiter sévèrement cette pratique de même que ses propres engagements envers une Vision Zéro en matière de sécurité routière, laquelle commande le réaménagement physique des rues et intersections accidentogènes. Il y a fort à parier qu'il faudra très bientôt se remettre à casser du béton et de l'asphalte neufs à cause du manque de planification et de vision à long terme de cette administration.

Retards, dépassements de coûts et risques accrus

L'Administration prévoit 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 sur la main-d'œuvre représente un risque réel pour la bonne marche des opérations de la Ville. Par exemple, peu importe combien Montréal 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 directement les fonctions stratégiques, telles la conception et la surveillance des travaux. Cette diminution de la main-d'œuvre se traduit de plus en plus souvent

À terme, la Ville et les arrondissements risquent de voir, année après année, leur PTI augmenter, leur budget de fonctionnement réduit, et le taux de réalisation systématiquement en deçà des objectifs visés.

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

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 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 plan de réduction de main-d'œuvre. Alors que l'Administration augmente de façon substantielle le PTI, elle désire avoir davantage recours aux arrondissements tout en exigeant des coupes 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 a pour conséquence d'engendrer une pression à la hausse sur les prix, le privé n'étant pas en mesure de répondre à la demande. Non seulement les prix augmentent-ils, mais les retards s'accumulent, parfois dans l'indifférence des entrepreneurs qui, on l'a appris récemment, préfèrent payer les amendes que de finir leurs travaux dans les délais. Dans ce contexte, quand le maire Coderre nous annonce une augmentation substantielle des travaux dans un avenir rapproché, cela devient franchement inquiétant.

Cette hausse sur les prix est de plus exacerbée par le sentiment d'urgence, créé de toutes pièces par l'administration Coderre, entourant les legs du 375e anniversaire. Combien de projets sont passés en mode « rush », combien d'étapes de planification ont été escamotées, combien de contrats ont été octroyés à la va-vite?

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 à 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. 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 aurait accordé plus d'importance à l'habitation. La rétention des familles est l'enjeu prioritaire pour l'avenir de Montréal, et pourtant le PTI ne le reflète pas. L'habitation, l'accès à la propriété et l'augmentation de l'offre de logements adaptés à la réalité des familles montréalaises aurait 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, des commerces voient leur achalandage diminuer et la Ville voit ses revenus fiscaux stagner. Montréal 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, ne jouer qu'un rôle d'accompagnateur pour augmenter l'offre. Elle doit désormais jouer un rôle de premier plan en habitation.

Dans un passé récent, les ratés dans la planification de certains grands secteurs de la Ville ont coûté cher aux Montréalais. Dans les cas du Triangle et de Griffintown, l'administration a changé le zonage sans avoir créé les réserves foncières permettant de planifier l'emplacement des parcs, écoles et autres institutions essentielles à tout nouveau quartier résidentiel ou mixte. Par conséquent, la Ville a payé beaucoup plus cher qu'elle n'aurait dû pour acquérir les terrains nécessaires à ces services publics. À titre d'exemple, le seul parc du Triangle est 45 % plus petit que prévu en raison du coût élevé des terrains. Cette erreur est en train de se répéter dans le secteur de Lachine-Est, où 4500 nouveaux logements sont prévus, sans qu'aucune réserve foncière n'ait été créée. Ces exemples illustrent bien l'incurie de l'Administration en matière de planification du territoire.

Du côté du logement social et abordable, la situation n'est guère plus reluisante. Les sommes dédiées au développement du logement social ou à l'acquisition de terrains à cette fin sont faméliques alors que la demande des ménages locataires à faible revenu éprouvant des difficultés d'accessibilité financière 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 le contraire.

Transport collectif et actif : encore le grand oublié

Après l'adoption, en 2008, d'un plan de transport ambitieux et des records d'achalandage du transport collectif, au cours des années qui ont suivi, cette tendance est en train de s'inverser depuis l'élection de l'administration Coderre. Une première baisse d'achalandage à la Société de transport de Montréal (STM) a même été observée en 2015, du jamais vu en plus d'une décennie. Nous ne déplorons pas uniquement 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.

On observe des reports constants des horizons d'investissement. Au présent PTI de la STM, ses investissements pour la période 2017-2019 ont été réduits de 100 M\$ par rapport au PTI précédent. 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. Cela implique que les projets de développement sont abandonnés. Il a manqué 149 autobus dans la flotte de la STM en 2015 pour que cette dernière atteigne les objectifs de son Plan stratégique 2020 de 1868 autobus, soit 8 % d'autobus en moins.

On en vient à se demander si l'administration Coderre accepte tout simplement le déclin de la STM comme une situation inévitable et qu'elle s'affaire à gérer sa décroissance en se cachant derrière d'obscures données reflétant la satisfaction de la clientèle.

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. Malheureusement, les revenus générés par ces sources n'ont jamais été canalisés vers un fonds dédié au transport collectif. L'existence d'un tel fonds attesterait aux yeux des gouvernements supérieurs l'importance que la Ville accorde à la mise en œuvre de son plan de transport et servirait de levier pour aller chercher les subventions provinciales et fédérales disponibles pour de tels projets structurants. Si l'administration Coderre désire réellement retenir les familles, attirer les entreprises et assurer l'avenir de Montréal, elle doit se donner les moyens de financer et de relancer son plan de transport pour redonner à la métropole la stature qu'elle mérite sur la scène internationale.

Conclusion

Le portrait brossé ne nous permet pas de croire que le PTI 2017-2019 répond aux priorités de la Ville de Montréal et aux défis qu'elle doit relever. 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 # : 1163843005

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire
Niveau décisionnel proposé :	Conseil municipal
Projet :	-
Objet :	Adopter le programme triennal d'immobilisations 2017-2019 du conseil municipal

Il est recommandé :

- d'adopter le Programme triennal d'immobilisations 2017-2019 du conseil municipal.

Signé par Alain DG MARCOUX **Le** 2016-11-01 18:01

Signataire :

Alain DG MARCOUX

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1163843005

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire
Niveau décisionnel proposé :	Conseil municipal
Projet :	-
Objet :	Adopter le programme triennal d'immobilisations 2017-2019 du conseil municipal

CONTENU

CONTEXTE

Les arrondissements ont dressé et déposé au comité exécutif leur Programme triennal d'immobilisations comme prévu aux articles 143.2 et 144.5 de la Charte de la Ville de Montréal amendée par le projet de loi 33. Également, tel qu'il est stipulé à l'article 144.4 de la charte amendée, le comité exécutif a dressé et soumis au conseil de la Ville, par le présent dossier, le Programme triennal d'immobilisations de la Ville pour les années 2017-2019 qui inclut celui de chacun des arrondissements.

Le PTI 2017-2019 reflète les effets de l'entente intervenue entre la Ville de Montréal et les autres villes de l'agglomération relativement à l'aménagement et au réaménagement du domaine public, y compris les travaux d'infrastructures, dans un secteur de l'agglomération désigné comme le centre-ville. Selon les termes de cette entente, l'élément « centre-ville » est retiré de l'annexe 1 du décret concernant l'agglomération de Montréal (1229-2005, 8 décembre 2005) et, par conséquent, devient de compétence municipale. Pour ce faire, des modifications législatives sont nécessaires. Celles-ci ont été demandées au gouvernement provincial et le présent PTI est adopté sous réserve de l'adoption de ces modifications législatives.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CM15 1282 - 17 novembre 2015 - Adoption du Programme triennal d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet ville centrale)
- CM14 1061 - 13 novembre 2014 - Adoption du Programme triennal d'immobilisations 2015-2017 de la Ville de Montréal (volet ville centrale)
- CM13 0870 - 16 septembre 2013 - Adoption du Programme triennal d'immobilisations 2014-2016 de la Ville de Montréal (volet ville centrale)
- CM12 0767-1 - 20 septembre 2012 - Adoption du Programme triennal d'immobilisations 2013-2015 de la Ville de Montréal (volet ville centrale)

DESCRIPTION

Le Programme triennal des dépenses d'immobilisations 2017-2019 prévoit des investissements de l'ordre de 4 116,5 M\$ dont 1 159,5 M\$ pour 2017. Par ailleurs, il est prévu en 2017, des investissements de 131,5 M\$ au PTI des arrondissements et 1 028 M\$ au PTI des services corporatifs.

Il est à noter que les emprunts à la charge des contribuables de la Ville se chiffrent à 944,2 M\$ pour 2017 et totalisent 3 566,7 M\$ pour la période de 2017-2019.

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

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Youcef OUCHENIR

ENDOSSÉ PAR

Philippe BRILLANT

Le : 2016-10-25

Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-3149
Télécop. : 514 868-4447

Chef de division - Plan d'investissement

Tél : 514 872-2238
Télécop. : 514 868-4447

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
DIRECTION**

Francine LAVERDIÈRE
Directrice - Budget et planification financière et
fiscale

Tél : 514 872-3219
Approuvé le : 2016-11-01

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves COURCHESNE
TRÉSORIER ET DIRECTEUR DU SERVICE DES
FINANCES

Tél : 514 872-6630
Approuvé le : 2016-11-01



**ASSEMBLÉE ORDINAIRE
DU CONSEIL MUNICIPAL**

80 – Conseil d'agglomération - Dossiers pour orientation



Dossier # : 1163843006

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 2017-2019 du conseil d'agglomération

Il est recommandé :

- d'adopter le Programme triennal d'immobilisations 2017-2019 du conseil d'agglomération.

Signé par Alain DG MARCOUX **Le** 2016-11-01 17:59

Signataire :

Alain DG MARCOUX

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1163843006

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 2017-2019 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 2017-2019. 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.

Le PTI 2017-2019 reflète les effets de l'entente intervenue entre la Ville de Montréal et les autres villes de l'agglomération relativement à l'aménagement et au réaménagement du domaine public, y compris les travaux d'infrastructures, dans un secteur de l'agglomération désigné comme le centre-ville. Selon les termes de cette entente, l'élément « centre-ville » est retiré de l'annexe 1 du décret concernant l'agglomération de Montréal (1229-2005, 8 décembre 2005) et, par conséquent, devient de compétence municipale. Pour ce faire, des modifications législatives sont nécessaires. Celles-ci ont été demandées au gouvernement provincial et le présent PTI est adopté sous réserve de l'adoption de ces modifications législatives.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG15 0660 - 19 novembre 2015 - Adoption du programme triennal d'immobilisations 2016-2018 de la Ville de Montréal (volet agglomération)
- CG14 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 2017-2019 du conseil d'agglomération prévoit des investissements de 2 269,6 M\$ au cours des trois prochaines années, dont 671,2 M\$ en 2017. Ces investissements seront financés, entre autres, par des subventions gouvernementales, des taxes spécifiques et par des emprunts.

En 2017, les emprunts à la charge des contribuables de l'agglomération se chiffrent à 457,6 M\$. Sur la période triennale, ces emprunts totalisent 1 667,3 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

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

ENDOSSÉ PAR

Le : 2016-10-25

Youcef OUCHENIR
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-3149
Télécop. : 514 868-4447

Philippe BRILLANT
Chef de division - Plan d'investissement

Tél : 514 872-3219
Télécop. : 514 868-4447

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
DIRECTION**

Francine LAVERDIÈRE
Directrice - Budget et planification financière et
fiscale

Tél : 514 872-3219
Approuvé le : 2016-11-01

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves COURCHESNE
TRÉSORIER ET DIRECTEUR DU SERVICE DES
FINANCES

Tél : 514 872-6630
Approuvé le : 2016-11-01



Dossier # : 1163843007

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 d'immobilisations 2017-2026 de la Société de transport de Montréal

Il est recommandé :

- d'approuver le programme d'immobilisations 2017-2026 de la Société de transport de Montréal.

Signé par Alain DG MARCOUX **Le** 2016-10-31 13:58

Signataire :

Alain DG MARCOUX

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1163843007

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 d'immobilisations 2017-2026 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 d'immobilisations (L.R.Q. S-30-01, art.134). Notons que la STM doit dorénavant produire un plan d'immobilisations sur une période de dix ans. 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 d'immobilisations de la Société de transport de Montréal doit donc être déposé pour approbation au conseil d'agglomération.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG15 0661 - 19 novembre 2015 - Approbation du programme triennal d'immobilisations 2016-2017-2018 de la Société de transport de Montréal
- 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 d'immobilisations (PI) 2017-2026* présente les prévisions des dépenses d'investissements de la STM au cours des dix prochaines années. Le PI 2017-2026 de la Société de transport de Montréal s'élève à 8,3 G\$, comportant des dépenses de 3,9 G\$ autorisées dans le cadre des différents programmes gouvernementaux d'aide au transport collectif.

Les principaux programmes d'investissement sont :

	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2026	Total
Réseau des autobus	196,2 M\$	209,0 M\$	190,7 M\$	143,1 M\$	77,3 M\$	18,8 M\$	835,1 M\$
Réseau du métro	618,2 M\$	1 103,5 M\$	582,4 M\$	879,2 M\$	248,0 M\$	151,1 M\$	3 582,4 M\$
Administratif	33,8 M\$	20,7 M\$	15,3 M\$	8,8 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	78,6 M\$
Identification	39,2 M\$	64,6 M\$	216,8 M\$	171,6 M\$	197,3 M\$	3 114,4 M\$	3 803,9 M\$
Total	887,4 M\$	1 397,8 M\$	1 005,2 M\$	1 202,7 M\$	522,6 M\$	3 284,3 M\$	8 300,0 M\$

Par rapport aux années précédentes, le Programme d'immobilisations 2017-2026 introduit le concept de projets en identification. Les projets qui figurent sous cette rubrique sont ceux qui possèdent l'une des caractéristiques suivantes : en phase d'évaluation, ou de priorisation ou d'autorisation de financement dans un programme d'aide gouvernemental. Sur la période de 10 ans, ces projets totalisent des dépenses de 3,8 G\$.

Pour le Réseau de métro, un montant de plus de 1,3 G\$ sera consacré à la poursuite de l'acquisition des voitures Azur. Près de 600 M\$ seront également investis dans les infrastructures et les équipements du métro afin d'offrir un service de qualité et une accessibilité accrue.

Pour le Réseau des autobus, la STM poursuivra son programme d'achat de bus hybrides avec un investissement de 193 M\$. De plus, des dépenses d'investissements de 222 M\$ dans la réfection des installations d'entretien permettront d'améliorer la disponibilité des véhicules en temps opportun. Finalement, des investissements de 57 M\$ dans les systèmes d'exploitation intelligent iBUS et Extra permettront d'améliorer le parcours client.

Le financement de la majorité des dépenses capitalisables de la STM se fait par émission de dette. Ainsi, au 31 décembre 2016, la dette nette de la STM devrait totaliser 735,1 M\$ pour atteindre 1,4 G\$ au 31 décembre 2026.

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 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 PI 2017-2026 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 2017 à 2026 s'élève à 88,1 M\$, dont 26,8 M\$ en 2017.

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

Parties prenantes

Lecture :

RESPONSABLE DU DOSSIER

Jean LABRECQUE
Conseiller en planification budgétaire

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

ENDOSSÉ PAR

Le : 2016-10-25

Gildas S. GBAGUIDI
Chef de division - Planification budgétaire

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

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

Francine LAVERDIÈRE

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Yves COURCHESNE

Directrice - Budget et planification financière et
fiscale

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2016-10-31

TRÉSORIER ET DIRECTEUR DU SERVICE DES
FINANCES

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2016-10-31

Dossier # : 1163843007

Unité administrative responsable : Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire

Objet : Approuver le programme d'immobilisations 2017-2026 de la Société de transport de Montréal



[PI 2017-2026 2016-10-13 PDF.pdf](#)[Résolution CA-2016-311 PI.pdf](#)

RESPONSABLE DU DOSSIER

Jean LABRECQUE
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-7157

Télécop. : 514 872-7795



Programme des immobilisations

2017 · 2026

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 tout premier Programme des immobilisations pour une période de 10 ans, notamment les responsables de projets, les promoteurs ainsi que tous les employés impliqués, plus particulièrement l'équipe de la Direction budget et investissements.

Votre collaboration, votre rigueur et vos efforts soutenus nous permettent de présenter avec fierté le Programme des immobilisations 2017-2026.



A handwritten signature in black ink that reads "Linda Lebrun".

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

Programme des immobilisations 2017-2026

Le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal
a approuvé le *Programme des immobilisations 2017-2026* de la Société de transport de Montréal
le 24 octobre 2016.

Préparé par la Direction budget et investissements, Direction exécutive planification, finances et contrôle

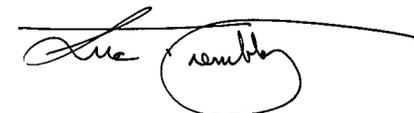
Mot des dirigeants

À l'automne 2015, la Société de transport de Montréal (STM) amorçait un virage stratégique d'importance axé sur l'amélioration de l'expérience client. Les décisions prises depuis portent déjà fruit alors que le plus récent sondage clientèle démontre un taux de satisfaction de 90%, du jamais vu. Ce virage repose sur une amélioration marquée de la capacité de la STM à livrer le service promis aux clients et sur des investissements massifs dans le maintien des infrastructures. Des installations en bon état sont la condition de base à un service de qualité et la STM l'a très bien compris.

C'est dans cet esprit que nous vous présentons le Programme des immobilisations 2017-2026 qui expose l'ensemble des investissements prévus pour les 10 prochaines années. Des investissements prévus de plus de 8 G\$ (dont 4 G\$ déjà autorisés) sont essentiels pour augmenter la performance et l'accessibilité de nos services. Plus de 1,3 G\$ seront consacrés à la poursuite de l'acquisition des voitures Azur qui ont une capacité d'accueil de 8% supérieure à celle des voitures d'origine. Près de 600 M\$ seront également investis directement dans les infrastructures et les équipements du métro afin d'offrir des environnements et un service de qualité avec une accessibilité accrue.



Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration



Luc Tremblay, CPA, CA
Directeur général

Du côté bus, des investissements de 57 M\$ dans les systèmes d'information voyageurs que sont iBus et Extra, permettront d'améliorer grandement le parcours client et l'expérience à bord. La STM poursuivra aussi l'achat de bus hybrides afin de renouveler et augmenter son parc de véhicules avec un investissement de 193 M\$. Un parc de bus plus récent, conjugué à des investissements de 222 M\$ dans la réfection de nos installations d'entretien permettront une plus grande disponibilité des véhicules, ce qui résultera en une capacité accrue de livrer le service promis aux clients.

Ces investissements sont rendus possibles grâce à l'appui financier indéfectible de nos partenaires que sont l'agglomération de Montréal, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Ceux-ci répondent présents afin de permettre à la STM de réduire son déficit de maintien d'actifs cumulé au cours des dernières décennies. Les projets réalisés permettront à la fois d'améliorer le service aujourd'hui et de léguer des infrastructures en bon état aux générations futures.

Note liminaire

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis 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. De plus, il faut noter que le récent programme d'aide aux immobilisations provenant du fédéral (Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC)) n'est pas intégré dans nos différents projets puisque les modalités précises n'étaient pas connues au moment de la rédaction de ce document (voir annexe E à la page 105 pour plus d'informations concernant le FITC).

Les projets terminés en 2016 et avant sont exclus du présent document.

Finalement, une liste des sigles, acronymes et autres abréviations utilisés est présentée à la dernière page de ce document.

Table des matières

Gouvernance	7
Plan stratégique organisationnel 2025	11
Gestion des actifs	16
Gestion de portefeuille de projets	20
Impact financier	24
Sommaire - projets	29
Réseau de bus	32
Réseau du métro	55
Secteur administratif	82
Annexes	95
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	106

Gouvernance

Gouvernance

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.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Notre conseil d'administration 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 un client des services de transport adapté et deux clients des services de transport collectif. Cette dernière désignation doit notamment permettre de faire accéder au conseil au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

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

Notre 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 que nous prônons en matière de diversité et de pluralité. Le président, Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

Gouvernance

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Philippe Schnobb

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



Marvin Rotrand

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



Marie Turcotte

Représentante des clients du transport adapté



Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal – Arrondissement de Saint-Laurent



Claudia Lacroix Perron

Représentante des clients du transport collectif – membre âgée de moins de 35 ans



Pierre Gagnier

Maire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville



Jean-François Parenteau

Maire de l'arrondissement de Verdun



Nathalie Pierre-Antoine

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



Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement – Le Plateau Mont-Royal



Beny Masella

Maire de la Ville de Montréal-Ouest

Gouvernance

COMITÉ DE DIRECTION



De gauche à droite

Michel Lafrance

Directeur exécutif
Expérience client
et activités commerciales

Linda Lebrun

Trésorière
Directrice exécutive
Planification, finances
et contrôle

André Poisson

Directeur exécutif¹
Métro

Renée Amilcar

Directrice exécutive
Bus

Luc Tremblay

Directeur général

François Chamberland

Directeur exécutif
Ingénierie, infrastructure
et projets majeurs

Sylvie Tremblay

Secrétaire générale
Directrice exécutive
Affaires juridiques

Alain Brière

Directeur exécutif
Ressources humaines
et services partagés

¹ Nomination de Marie-Claude Léonard le 17 octobre 2016

Plan stratégique organisationnel 2025

Plan stratégique organisationnel 2025

Depuis l'arrivée d'une nouvelle direction générale durant l'été 2015, la STM a entamé un véritable virage stratégique. Ce regard différent sur l'avenir se concrétise dans les choix menant au *Plan stratégique organisationnel 2025*.

L'élaboration d'un plan stratégique organisationnel constitue un moment privilégié. Non seulement l'identification des principaux enjeux mais surtout le choix des orientations stratégiques, des axes d'intervention et des objectifs sont effectués dans le cadre d'une importante démarche collective. Cette démarche participative permet d'établir des bases solides, de réfléchir à la mission, à la vision, aux valeurs qui guident la STM et à ce qu'elle vise à réaliser sur l'horizon 2025.

Un diagnostic a été réalisé à partir de 2015 avec la contribution des clients, des employés, des membres du conseil d'administration, des milieux associatifs, de l'ensemble de l'équipe de direction ainsi que de nombreux autres collaborateurs. Signalons à ce propos que le président du conseil d'administration, Philippe Schnobb, avait lancé ce diagnostic en faisant appel à la clientèle et aux employés lors d'une consultation publique en avril 2015. Différents mécanismes permettent de conserver en continu un lien solide de communication entre le public, les clients et le président. De plus, les milliers d'employés de la STM ont participé à la démarche stratégique, en particulier à travers les rencontres de ceux-ci avec le directeur général.

Il importe toutefois de ne pas perdre de vue le contexte actuel du transport collectif du Grand Montréal. L'évolution du transport collectif des dernières années a amené les élus de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) à demander une réforme de la gouvernance du transport collectif métropolitain. Ceux-ci ont été entendus et une nouvelle loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a été adoptée le 19 mai 2016. Cette loi crée l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) à qui elle confère des pouvoirs de planification, de coordination du transport en commun et du financement sur le territoire de la CMM. Cette nouvelle ARTM se voit octroyer plusieurs responsabilités, dont l'établissement d'un plan stratégique de développement du transport collectif et d'un programme des immobilisations (10 ans) sur le territoire de la CMM, la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire et le pouvoir de contracter des ententes de services avec les organismes publics de transport en commun dont la STM. Du coup, la STM doit tenir compte de cette

nouvelle gouvernance dans l'élaboration et l'adoption de son plan stratégique – dorénavant - organisationnel. Elle doit également tenir compte du Réseau électrique métropolitain projeté par la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Le *Plan stratégique organisationnel 2025* de la STM s'appuie également sur plusieurs assises, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 du gouvernement du Québec, le Plan de transport de Montréal, sans oublier les engagements pris par Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada en matière de développement durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans ce contexte en transformation, d'importantes occasions sont à saisir par la STM afin qu'elle contribue pleinement au développement du Grand Montréal et aux services de mobilité intégrée de demain, forte de ses atouts majeurs. Élaboré avec la collaboration des clients, des milieux associatifs, des employés, des membres du conseil d'administration et des comités, le *Plan stratégique organisationnel 2016-2025* en version consultation sera discuté entre la STM et ses partenaires, particulièrement Montréal, le gouvernement du Québec, la nouvelle ARTM et la CMM dans les prochains mois. Ce plan se veut la feuille de route pour intégrer de façon gagnante non seulement le regard que pose la STM sur l'avenir, mais aussi les changements contextuels récents.

La démarche en cours mènera vers l'adoption du *Plan stratégique organisationnel 2016-2025*. Tout comme le virage stratégique déjà entamé, ce plan est articulé autour de quatre orientations stratégiques convergeant vers l'excellence de l'expérience client :

- Améliorer l'expérience client
- Adapter l'organisation à l'évolution de la gouvernance
- Maîtriser les finances
- Attirer, développer et mobiliser les talents

Ce plan repose également sur des investissements massifs dans le maintien des infrastructures. Des infrastructures fiables et en bon état sont une condition de base à une expérience client de qualité.

Plan stratégique organisationnel 2025

Le *Plan stratégique organisationnel 2025* est articulé autour de quatre orientations stratégiques :



Plan stratégique organisationnel 2025

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 exercices financiers subséquents.

Le *Plan stratégique organisationnel* de la STM guide l'élaboration du PI. À l'aide de quatre orientations stratégiques, la Société évalue ses besoins en investissements, et ce, pour les 10 prochaines années, afin de prévoir les projets pour maintenir et développer ses actifs. 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 PI de la Société.

Plan stratégique organisationnel	Établissement des besoins en immobilisations de la STM pour les 10 prochaines années	Comité gestion de portefeuille de projets (Comité GPP)	Programme des immobilisations de la STM	Plan québécois des infrastructures (PQI) du MTMDET
<i>Plan stratégique organisationnel</i> dans lequel on retrouve les orientations stratégiques de l'entreprise soutenues par diverses objectifs à déployer.	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 organisationnel</i> .	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.	Chaque année, la STM a l'obligation de produire son PI et de le soumettre aux différentes instances politiques pour approbation.	Chaque année, la STM a l'obligation de soumettre des projets de son PI au MTMDET.

Plan stratégique organisationnel 2025

VOLET OPÉRATIONNEL ET ADOPTION

Le conseil d'administration de la STM doit adopter le PI 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.

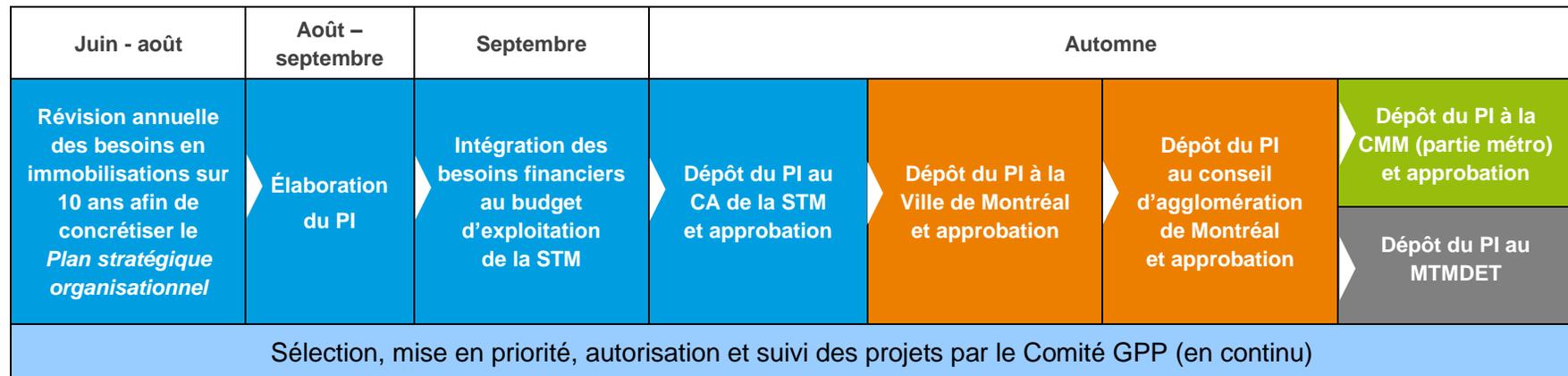
Pour les projets concernant le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette étape se déroule vers le mois de novembre de chaque année.

Finalement, la STM doit déposer son PI auprès du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). Avec ce dépôt, la STM est en mesure de soumettre des projets au *Plan québécois des infrastructures* (PQI) du MTMDET 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 PI 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 : ces projets apparaîtront, sous le bloc des projets autorisés, dans les tableaux des investissements 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 phase d'identification).

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



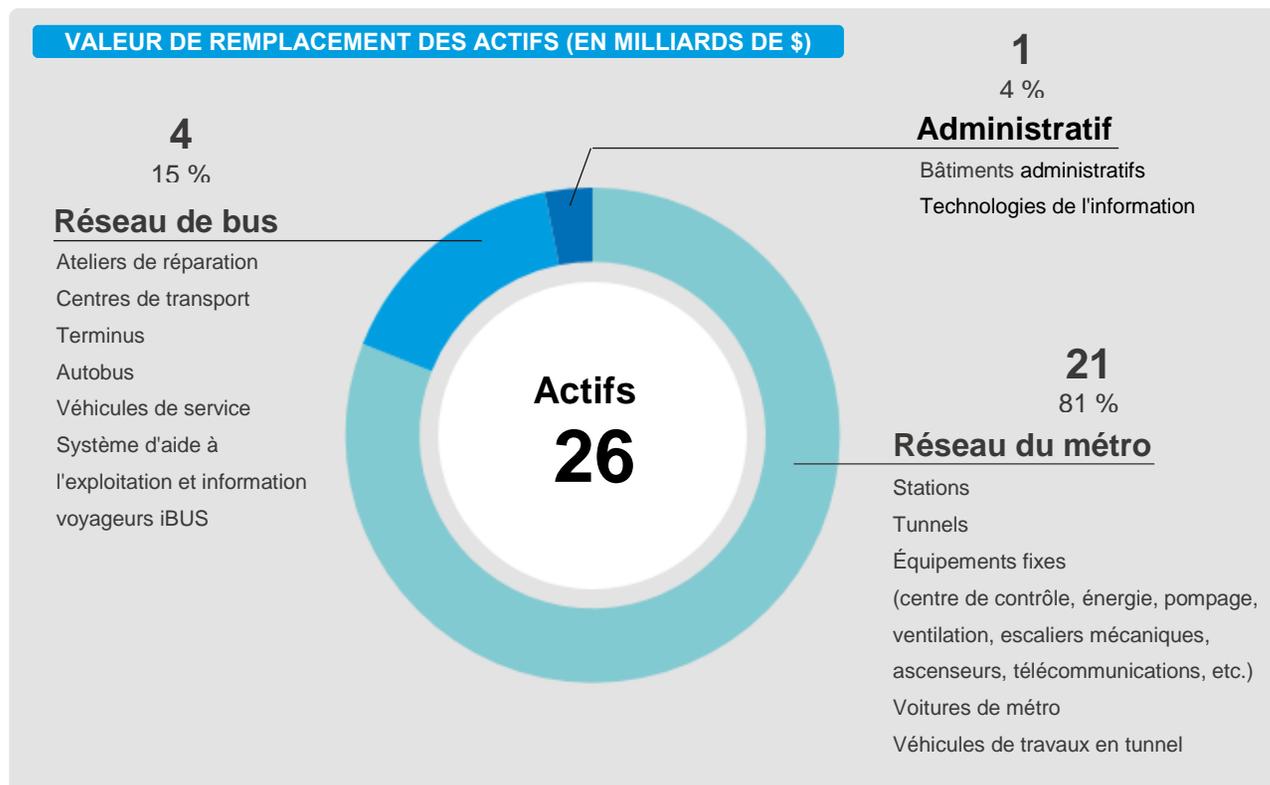
Gestion des actifs

Gestion des actifs

VALEUR DES ACTIFS

Après un travail structuré et rigoureux, la valeur de remplacement des actifs de la STM a été estimée en 2015 à 26 milliards de dollars. Cette valeur correspond à la valeur à neuf de remplacement ou de reconstruction à l'identique des actifs actuels en tenant compte des normes et critères de conception d'aujourd'hui et

en incluant les taxes et les frais financiers. Cependant, une telle valeur – 26 G\$ – souligne 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.

Gestion des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN 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.

Le schéma ci-contre met en évidence les quatre éléments qui constituent le maintien des actifs et identifie les autres types de besoins d'investissement (amélioration ou ajout d'actifs) ainsi que les différents besoins d'exploitation.

Ainsi, le déficit de maintien d'actifs représente le coût des travaux qui visent à rétablir l'état physique des actifs afin d'assurer la sécurité des personnes, de poursuivre l'utilisation auxquels 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 est nécessaire de résorber le déficit de maintien d'actifs pour deux raisons : d'abord, pour pouvoir offrir un service à la clientèle irréprochable et ensuite pour minimiser le coût d'entretien de nos actifs lorsque l'on tient compte de leur cycle de vie complet.

Ces investissements permettront d'intervenir afin de remplacer ou de mettre à niveau les infrastructures, le matériel roulant et les équipements de nos réseaux afin que la STM puisse poursuivre sa mission en assurant des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables.

Le maintien des actifs et les autres types d'investissements et de dépenses



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*.

Gestion des actifs

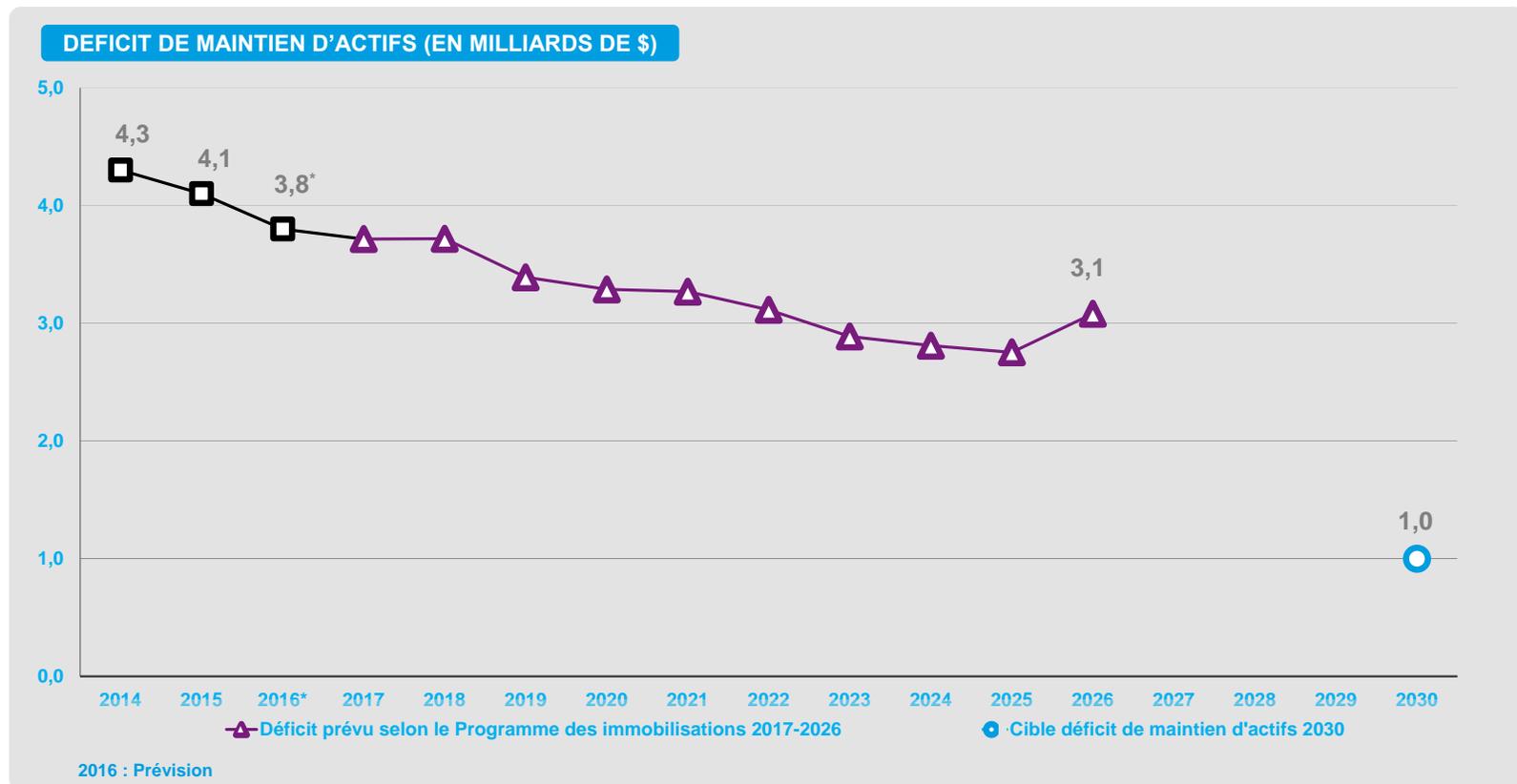
ÉVOLUTION DU DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

L'évolution du déficit de maintien d'actifs est un indicateur de gestion qui aide à optimiser le portefeuille de projets et à soutenir la réalisation du *Plan stratégique organisationnel 2025* en mesurant les résultats des efforts consentis pour assurer la pérennité de notre parc d'actifs.

En 2014, le déficit de maintien d'actifs accumulé était d'environ 4,3 milliards de dollars. En 2015, grâce à nos investissements, ceux-ci ont permis une réduction de 200 millions de dollars de ce déficit.

Vous trouverez ci-dessous l'évolution du déficit de maintien d'actifs par année en tenant compte des investissements prévus dans le Programme des immobilisations 2017-2026.

À la lueur du graphique, nous constatons que le défi reste de taille. 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.



Le PI actuel ne permet pas d'atteindre la cible de 1 G\$ de déficit de maintien d'actifs en 2030. Pour y parvenir, la STM doit d'abord se donner les moyens d'augmenter sa capacité de réaliser les projets dans le métro et à moyen terme augmenter la cadence des investissements.

Gestion de portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

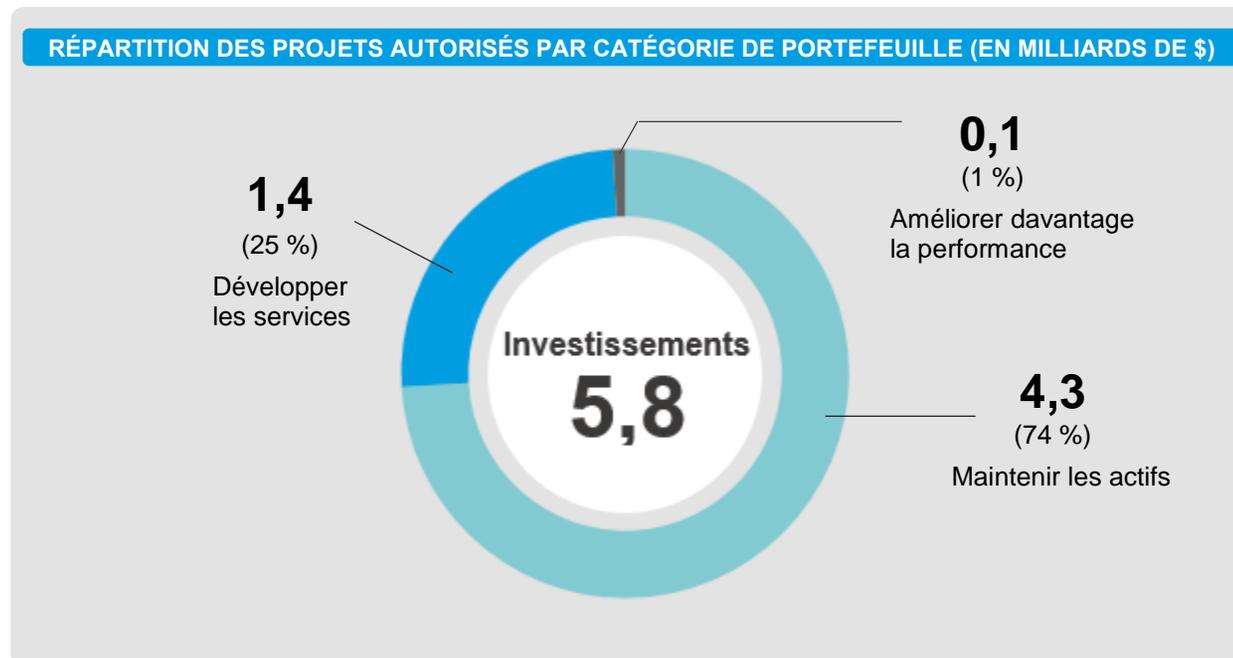
La gestion de portefeuille de projets a été créée à la STM dans le but de faciliter la réalisation du *Plan stratégique organisationnel* en fonction des ressources disponibles.

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 organisationnel*;
- Les objectifs d'investissements du portefeuille sont établis par le *Plan stratégique organisationnel*;
- 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 organisationnel* 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 des projets actuellement autorisés, se compose de 75% d'initiatives visant le maintien et l'amélioration de la performance et de 25% touchant le développement des services.



Gestion de portefeuille de projets

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 (critères spécifiques à chacune des catégories);
- 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

Gestion de portefeuille de projets

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.

PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE

<i>(en millions de dollars)</i>	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	%	Total PI 2017-2026
Maintien															
Acquisition des voitures de métro AZUR	673,1	367,9	230,6	-	236,2	-	-	-	-	-	-	-	1 507,8		834,7
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	171,5	12,1	11,5	12,6	52,9	-	-	-	-	-	-	-	260,5		89,0
Réno-Systèmes - phase 3	320,6	61,2	50,2	34,5	33,5	-	-	-	-	-	-	-	500,0		179,4
Réno-Systèmes - phase 4	14,6	38,8	100,9	141,4	110,7	79,9	60,3	34,5	-	-	-	-	581,0		566,4
Réno-Infrastructures - phase 1	194,6	22,3	24,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,6		46,9
Réno-Infrastructures - phase 2	5,6	17,9	58,4	81,1	81,1	58,0	-	-	-	-	-	-	302,0		296,4
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	69,4	13,1	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5		20,0
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017	22,3	89,4	86,4	0,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	199,1		176,8
Reconstruction du complexe Crémazie	26,7	28,3	47,9	39,6	20,7	30,7	0,8	-	-	-	-	-	194,6		167,9
Autres projets	109,6	78,0	86,4	85,1	47,9	33,3	4,2	-	-	-	-	-	444,5		334,9
Sous-total	1 608,1	728,9	703,8	394,8	583,3	201,9	65,3	34,5	-	-	-	-	4 320,5	74 %	2 712,4
Développement															
Acquisition des voitures de métro AZUR (développement)	-	-	322,8	15,3	87,0	-	-	-	-	-	-	-	425,1		425,1
Garage Côte-Vertu	18,1	26,4	182,2	94,6	96,6	-	-	-	-	-	-	-	417,9		399,8
Programme de mesures préférentielles pour bus	19,9	2,8	3,4	3,2	2,8	2,8	2,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	86,7		28,8
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5		73,0
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	114,1	13,8	11,8	15,2	-	-	-	-	-	-	-	-	155,0		40,9
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017 (ajout)	51,1	16,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,6		16,5
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	0,9	6,6	15,1	46,7	68,2	54,9	20,3	-	-	-	-	-	212,7		211,8
Autres projets	11,2	4,9	3,1	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4		10,2
Sous-total	218,8	83,3	560,0	202,3	268,7	57,8	23,2	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	1 463,0	25 %	1 206,2
Performance															
Divers Projets	21,1	17,2	8,3	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	48,2		27,1
Sous-total	21,1	17,2	8,3	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	48,2	1 %	27,1
TOTAL - AUTORISÉS	1 848,1	829,3	1 272,2	598,7	851,9	259,6	88,5	37,4	3,0	2,4	2,5	38,0	5 831,8	100 %	3 945,7
Total des projets en définition	2,0	18,9	61,1	189,6	179,2	65,7	36,0	-	-	-	-	-	552,5		550,5
Total des projets en identification	1,3	39,2	64,6	216,9	171,6	197,2	420,4	586,4	638,4	668,2	801,1	1 822,5	5 627,7		3 803,8
Total des investissements	1 851,4	887,4	1 397,8	1 005,2	1 202,7	522,6	544,9	623,8	641,4	670,6	803,6	1 860,5	12 011,9		8 300,0

Impact financier

Impact financier

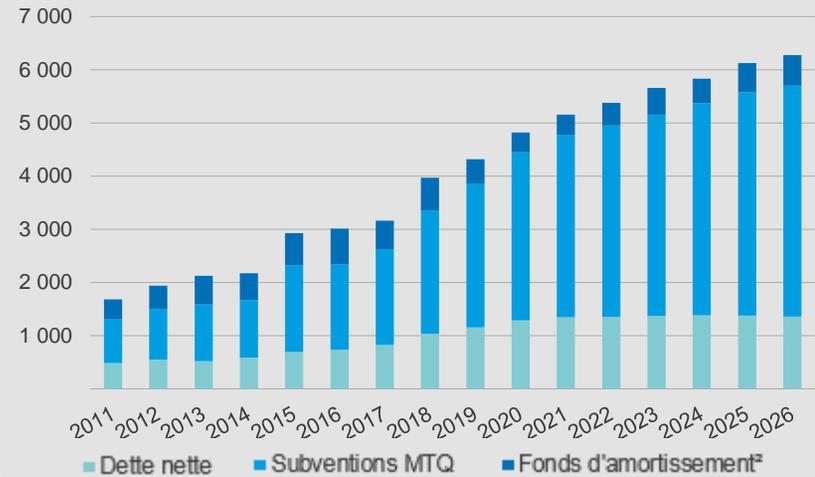
IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2016, la dette brute devrait s'accroître de 1,3 milliard de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 15,8 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 3,3 milliards de dollars, soit un taux de croissance annuel moyen 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 735,1 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2016 pour atteindre 1,4 milliard de dollars au 31 décembre 2026.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT (EN MILLIONS DE \$)



(En millions de dollars)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Prévisions					
											2021	2022	2023	2024	2025	2026
Fonds d'amortissement ¹	366	435	542	504	607	672	529	628	451	371	380	423	497	462	551	576
Subventions MTMDET	833	955	1 061	1 080	1 630	1 607	1 801	2 305	2 705	3 161	3 432	3 594	3 783	3 989	4 196	4 340
Dette nette	485	550	524	590	693	735	830	1 039	1 159	1 290	1 346	1 356	1 374	1 384	1 377	1 358
Total	1 684	1 940	2 127	2 174	2 930	3 014	3 161	3 973	4 315	4 822	5 158	5 374	5 655	5 834	6 124	6 274

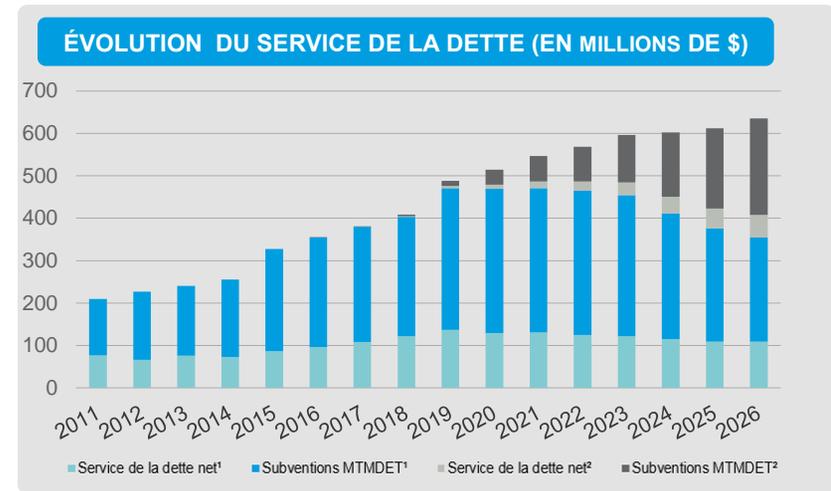
¹ Un fonds d'amortissement est créé pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un (1) an et ce, en vue d'effectuer le remboursement complet à l'échéance.

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 96,6 millions de dollars en 2016 pour atteindre 162,7 millions de dollars en 2026. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 6,6 % par rapport à 5,2 % pour la période de 2011 à 2016. Durant cette même période, le service de la dette net a représenté, en moyenne, 5,5 % des dépenses d'exploitation nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires). En 2026, ce ratio devrait se situer à 7,9 %. 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 70,0 % (pour la période de 2011 à 2016) à 73,0 % pour les dix prochaines années.



(En millions de dollars)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Prévisions									
							2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Projets autorisés																
Service de la dette brut ¹	209,5	227,0	240,2	255,6	327,6	354,9	379,8	403,2	471,1	469,2	470,9	465,0	454,4	411,8	376,4	354,8
Subventions MTMDET ¹	132,9	160,6	163,8	182,5	241,2	258,3	271,3	281,3	334,0	340,0	340,1	339,9	332,9	296,7	267,5	245,4
Service de la dette net¹	76,6	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	108,5	121,9	137,1	129,3	130,8	125,1	121,6	115,2	108,9	109,4
Projets en opportunité																
Service de la dette brut ²	-	-	-	-	-	-	0,7	5,1	16,8	45,4	75,9	103,5	142,0	190,3	235,2	280,0
Subventions MTMDET ²	-	-	-	-	-	-	0,3	3,6	11,9	35,3	60,5	81,6	111,8	151,4	188,6	226,8
Service de la dette net²	-	-	-	-	-	-	0,3	1,5	4,8	10,1	15,5	21,8	30,2	38,9	46,6	53,2
Total																
Service de la dette brut	209,5	227,0	240,2	255,6	327,6	354,9	380,5	408,4	487,9	514,6	546,8	568,4	596,4	602,1	611,6	634,9
Subventions MTMDET	132,9	160,6	163,8	182,5	241,2	258,3	271,7	284,9	345,9	375,3	400,6	421,5	444,7	448,1	456,1	472,2
Total : Service de la dette net	76,6	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	108,8	123,4	142,0	139,3	146,2	146,9	151,7	154,0	155,5	162,7

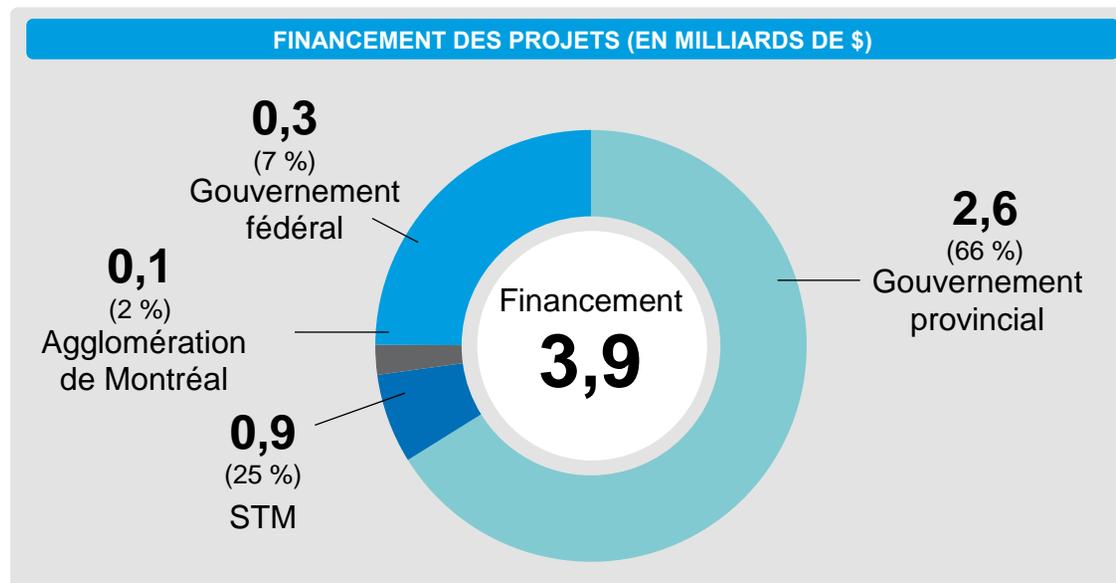
¹ Les montants pour les projets autorisés

² Les montants pour les projets en opportunité

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE

<i>(en millions de dollars)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total PI 2017-2026	%
Subventions de nos partenaires												
Gouvernement provincial	536,5	863,0	382,2	598,7	153,8	61,7	12,6	1,8	1,8	1,9	2 613,9	66 %
Gouvernement fédéral	68,9	82,5	61,4	23,5	27,4	1,8	-	-	-	-	265,6	7 %
Agglomération de Montréal	26,8	29,7	16,3	6,8	7,9	0,5	-	-	-	-	88,1	2 %
Sous-total	632,2	975,3	459,9	629,0	189,2	64,0	12,6	1,8	1,8	1,9	2 967,6	75 %
Financement de la STM												
Dépenses d'exploitation	15,8	13,9	11,1	9,1	3,7	2,1	1,6	-	-	-	57,2	1 %
Fonds de roulement	5,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	0 %
Sur emprunt	175,7	282,7	127,8	213,9	66,8	22,4	23,3	1,2	0,6	0,6	914,9	23 %
Sous-total	197,1	296,9	138,8	222,9	70,5	24,5	24,9	1,2	0,6	0,6	978,0	25 %
Total	829,3	1 272,2	598,7	851,9	259,6	88,5	37,4	3,0	2,4	2,5	3 945,7	100 %



Il faut noter que le récent programme d'aide aux immobilisations provenant du fédéral (Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC)) n'est pas intégré dans les différents projets puisque les modalités précises n'étaient pas connues au moment de la rédaction de ce document (voir annexe E à la page 105 pour plus d'informations concernant le FITC).

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES

<i>(en millions de dollars)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total PI 2017-2026
Financement au comptant											
Non capitalisable											
Budget d'exploitation	11,9	10,0	7,2	7,2	3,4	2,1	1,6	-	-	-	43,4
Capitalisable											
Fonds de roulement	5,6	,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9
Budget d'exploitation	3,8	3,9	3,9	1,9	,2	-	-	-	-	-	13,8
Gouvernement provincial - subvention au comptant	26,4	36,5	32,1	15,0	17,5	1,2	-	-	-	-	128,8
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	68,9	82,5	61,4	23,5	27,4	1,8	-	-	-	-	265,6
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	26,8	29,7	16,3	6,8	7,9	,5	-	-	-	-	88,1
Sous-total	143,5	163,0	120,9	54,4	56,6	5,6	1,6	-	-	-	545,6
Financement sur emprunt											
Non subventionné	175,7	282,7	127,8	213,9	66,8	22,4	23,3	1,2	,6	,6	914,9
Subventionné	510,1	826,5	350,1	583,7	136,3	60,5	12,6	1,8	1,8	1,9	2 485,2
Sous-total	685,8	1 109,2	477,8	797,5	203,0	82,9	35,9	3,0	2,4	2,5	3 400,1
Financement total	829,3	1 272,2	598,7	851,9	259,6	88,5	37,4	3,0	2,4	2,5	3 945,7

SOMMAIRE - PROJETS

Sommaire - projets

Voici le tableau sommaire des projets actuellement autorisés. Parmi ceux-ci, 18 projets de grande envergure totalisent 92% des sommes d'investissements prévus au cours des dix prochaines années.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

<i>(en millions de dollars)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total	Total PTI	Total PI
	et avant											et après	Projet	2017-2019	2017-2026
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	844,6	380,0	564,9	27,9	376,1	-	-	-	-	-	-	-	2 193,4	972,7	1 348,8
Acquisition des voitures de métro AZUR	673,1	367,9	553,4	15,3	323,2	-	-	-	-	-	-	-	1 932,9	936,6	1 259,8
Modification des ateliers et des équip. métro - voitures de métro AZUR	171,5	12,1	11,5	12,6	52,9	-	-	-	-	-	-	-	260,5	36,1	89,0
2. RÉNO MÉTRO	536,4	146,7	249,2	303,7	293,5	192,8	80,6	34,5	-	-	-	-	1 837,3	699,6	1 301,0
Réno-Systèmes - phase 3	320,6	61,2	50,2	34,5	33,5	-	-	-	-	-	-	-	500,0	145,9	179,4
Réno-Systèmes - phase 4	14,6	38,8	100,9	141,4	110,7	79,9	60,3	34,5	-	-	-	-	581,0	281,1	566,4
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	0,9	6,6	15,1	46,7	68,2	54,9	20,3	-	-	-	-	-	212,7	68,4	211,8
Réno-Infrastructures - phase 1	194,6	22,3	24,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,6	46,9	46,9
Réno-Infrastructures - phase 2	5,6	17,9	58,4	81,1	81,1	58,0	-	-	-	-	-	-	302,0	157,3	296,4
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	91,0	51,8	210,8	119,6	110,6	-	-	-	-	-	-	-	583,8	382,2	492,8
Garage Côte-Vertu	18,1	26,4	182,2	94,6	96,6	-	-	-	-	-	-	-	417,9	303,1	399,8
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5	59,1	73,0
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	69,4	13,1	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	20,0	20,0
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	174,7	65,5	84,0	58,1	23,5	33,5	3,7	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	491,8	207,6	279,1
Reconstruction du complexe Crémazie	26,7	28,3	47,9	39,6	20,7	30,7	0,8	-	-	-	-	-	194,6	115,8	167,9
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	114,1	13,8	11,8	15,2	-	-	-	-	-	-	-	-	155,0	40,9	40,9
Programme de mesures préférentielles pour bus	19,9	2,8	3,4	3,2	2,8	2,8	2,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	86,7	9,4	28,8
Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	6,2	10,9	14,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	25,0	25,0
EXTRA Connecte	7,7	9,6	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	16,5	16,5
5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)	83,6	112,2	95,4	5,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	296,9	212,6	213,3
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017	73,4	105,9	86,4	0,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	266,7	192,9	193,3
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	1,3	2,6	7,1	2,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	13,8	12,3	12,6
Cité-Mobilité	9,0	3,7	1,9	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	7,4	7,4
Total des investissements majeurs	1 730,2	756,2	1 204,3	514,2	804,3	226,3	84,3	37,4	3,0	2,4	2,5	38,0	5 403,3	2 474,8	3 635,0
Pourcentage des investissements majeurs	94%	91%	95%	86%	94%	87%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	93%	92%	92%
Total des autres projets autorisés	117,8	73,2	67,8	84,5	47,6	33,3	4,2	-	-	-	-	-	428,5	225,5	310,7
Total des projets autorisés	1 848,1	829,3	1 272,2	598,7	851,9	259,6	88,5	37,4	3,0	2,4	2,5	38,0	5 831,8	2 700,3	3 945,7
Total des projets en définition	2,0	18,9	61,1	189,6	179,2	65,7	36,0	-	-	-	-	-	552,5	269,6	550,5
Total des projets en identification	1,3	39,2	64,6	216,9	171,6	197,2	420,4	586,4	638,4	668,2	801,1	1 822,5	5 627,7	320,6	3 803,8
Total des investissements	1 851,4	887,4	1 397,8	1 005,2	1 202,7	522,6	544,9	623,8	641,4	670,6	803,6	1 860,5	12 011,9	3 290,4	8 300,0

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

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

Réseau de bus

Ce secteur 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 des actifs immobiliers liés à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité 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 des actifs liés à ce secteur.

Plus de 552 millions de dollars sont déjà autorisés pour investir dans le secteur du Réseau de bus. Dans un but d'améliorer l'expérience client, la STM compte investir dans l'achat de 207 bus climatisés dont 23 pour de l'ajout de service en 2017 et 2018. Le déploiement du Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (iBUS) ainsi que la mise en place de mesures préférentielles contribueront également à améliorer la satisfaction de la clientèle.

Réseau du métro

Ce secteur 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 des actifs immobiliers 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 de la clientèle et du personnel.

Les investissements autorisés au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant d'environ 3,3 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 3 et 4), le projet Garage

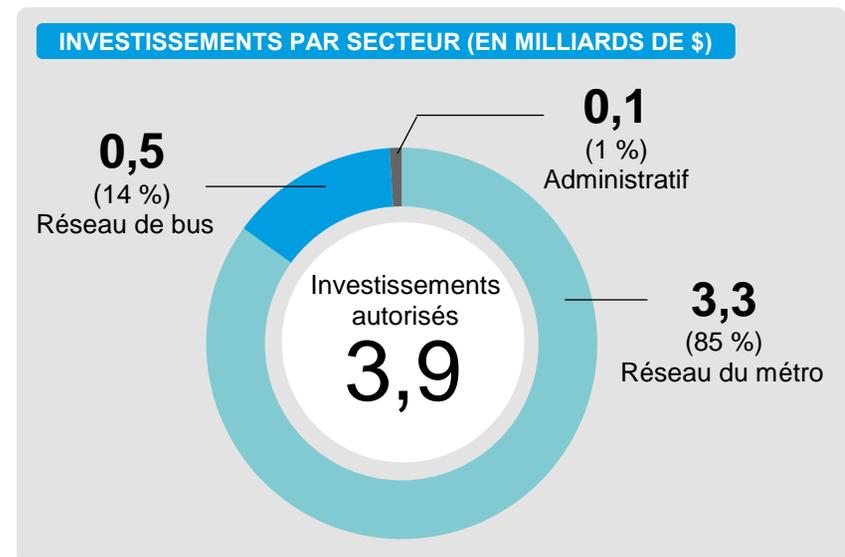
Côte-Vertu, Réno-Infrastructures métro (phases 1 et 2), la réfection de la station Berri-UQAM et le projet d'agrandissement à la station Vendôme.

À ces projets viennent s'ajouter d'autres projets majeurs dont le Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1, qui vise à rendre universelle l'accessibilité des stations du réseau du métro de Montréal afin de faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage les clients et améliorer le service à la clientèle.

Secteur administratif

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

Finalement, près de 46 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.



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2016

1 737	Bus
	1 456 standards (12 mètres)
	257 articulés (18 mètres)
	24 hybrides (12 mètres)*
	* 27 hybrides à recevoir d'ici la fin 2016
102	Minibus
	86 minibus pour le transport adapté
	12 navettes Or
	4 services urbains
220	Lignes de bus
	209 accessibles aux personnes à mobilité réduite
	23 lignes de nuit
9	Centres de transport
	8 services urbains
	1 transport adapté

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

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

366	Véhicules routiers
50	Véhicules de travaux
15	Remorques
8 980	Arrêts de bus
933	Abribus
4	Terminus (hors station de métro)
411	Portes de garage
17	Laveurs de bus
184	Positions de véris
101	Équipements de manutention et levage mobiles
21	Équipements d'entretien mobiles

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

1 927	Boîtes de perception bus
624	Terminaux de vente de titres (détaillants)

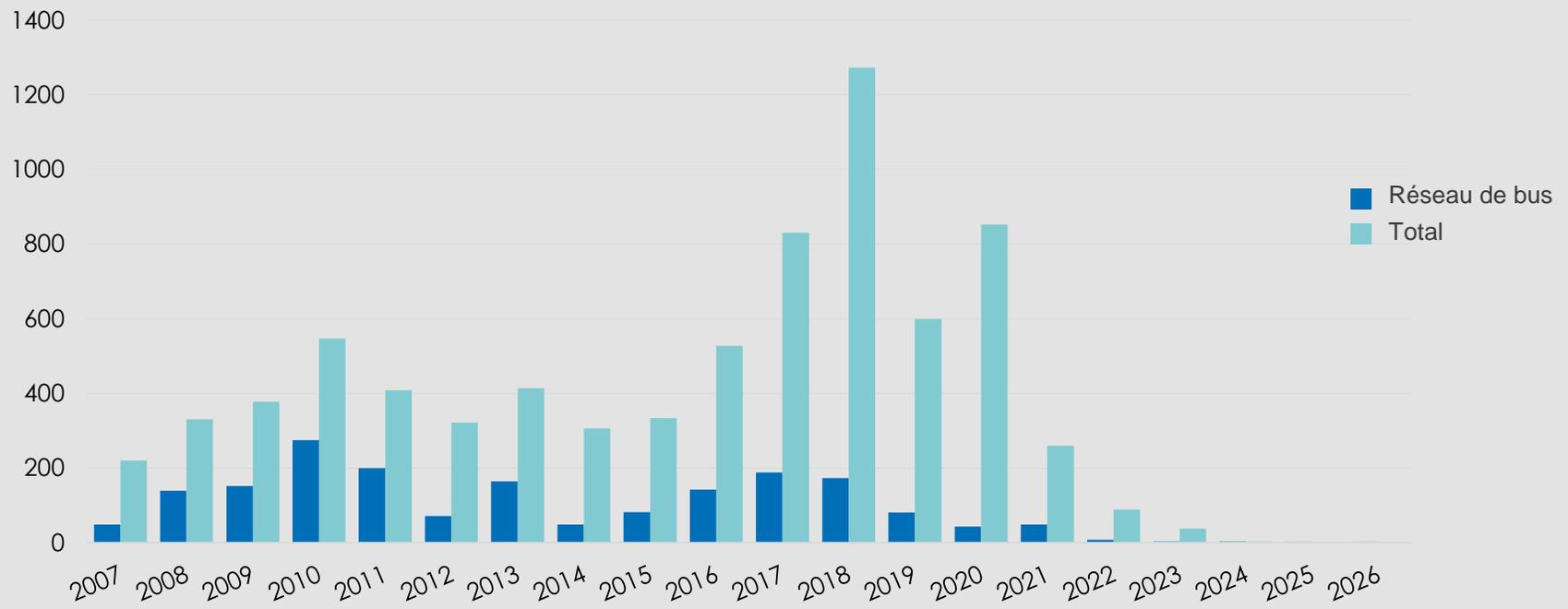
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des dix prochaines années s'élèvent à 552 millions de dollars et représentent environ 14 % des investissements de la STM. De ces investissements, 35 % (193 millions de dollars) serviront au remplacement de 84 bus et à l'ajout de 23 bus en 2017 dans le souci d'améliorer l'expérience client. Une somme de près de 197 millions de dollars sera consacrée aux projets d'infrastructures, notamment pour le programme de mesures préférentielles pour bus et pour la

reconstruction du Complexe Crémazie. Au cours des prochaines années, une somme additionnelle de 41 millions de dollars viendra compléter l'investissement total de 155 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 22 millions de dollars au projet EXTRA Connecte et dans l'achat de 46 minibus au cours des prochaines années.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DE BUS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX (EN MILLIONS DE \$)



Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS

AUTORISÉS		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total	Total PI	
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2017-2026	
BUS-01	No: 5002098															
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017		73,4	105,9	86,4	0,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	266,7	193,3	
BUS-02	No: 529995															
Reconstruction du complexe Crémazie		26,7	28,3	47,9	39,6	20,7	30,7	0,8	-	-	-	-	-	194,6	167,9	
BUS-03	No: 1935															
Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019		2,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	6,4	3,4	
BUS-04	No: IFR-03177															
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI phase I		0,1	3,4	7,3	10,2	14,5	14,3	4,1	-	-	-	-	-	53,9	53,8	
BUS-05	No: 721759															
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		114,1	13,8	11,8	15,2	-	-	-	-	-	-	-	-	155,0	40,9	
BUS-06	No: 851203															
100% SCAD		4,2	0,6	1,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	3,2	
BUS-07	No: 350001															
Programme de mesures préférentielles pour bus		19,9	2,8	3,4	3,2	2,8	2,8	2,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	86,7	28,8	
BUS-08	No: 850045-2															
EXTRA Connecte		7,7	9,6	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	16,5	
BUS-09	No: IFR-02225															
Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées		0,4	2,6	1,6	1,6	1,6	0,1	-	-	-	-	-	-	8,0	7,6	
BUS-10	No: ING.14.00.01															
Cité-Mobilité		9,0	3,7	1,9	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	7,4	
BUS-11	No: IFR-02005															
Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau		0,1	0,8	0,8	3,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	7,1	7,0	
BUS-12	No: 2152															
Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages		5,2	1,4	2,0	2,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	11,7	6,5	
BUS-13	No: ETA.14.00.04															
Acquisition de minibus 2016 - 2019 pour le Transport adapté		3,7	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,4	5,7	

Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS (SUITE)

		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total	Total PI	
		et avant											et après	Projet	2017-2026	
<i>(en millions de dollars)</i>																
BUS-14	No: 5002163															
Programme de remplacement et d'ajout de véhicules de service 2012 - 2016		14,7	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,6	4,9	
BUS-15	No: 562124-00															
Programme de remplacement des équipements de levage		21,0	2,6	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,5	3,6	
BUS-16	No: IFR-01424															
Modification éclairage et passerelle		0,1	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8	
BUS-17	No: IFR-01602															
Réseau de surface : réfection du système d'air comprimé		-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	
BUS-18	No: IFR-01316															
Centralisation des systèmes d'alarme incendie		0,2	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,4	
TOTAL - AUTORISÉS																
Capitalisable		292,4	182,1	168,1	79,2	42,3	47,5	7,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	868,5	538,0	
Non capitalisable		10,9	6,1	4,7	1,4	0,9	1,1	-	-	-	-	-	-	25,0	14,2	
Total		303,3	188,3	172,9	80,5	43,2	48,6	7,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	893,5	552,2	
EN DÉFINITION																
<i>(en millions de dollars)</i>																
No:	529994															
Construction du centre de transport Bellechasse		0,9	7,6	25,0	98,9	99,9	28,7	-	-	-	-	-	-	261,0	260,1	
No:	851201															
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu		0,5	0,3	11,2	11,3	-	-	-	-	-	-	-	-	23,3	22,8	
Sous-total		1,4	7,9	36,2	110,1	99,9	28,7	-	-	-	-	-	-	284,3	282,9	
TOTAL - EN DÉFINITION																
Capitalisable		0,5	7,6	35,9	109,4	99,0	28,6	-	-	-	-	-	-	281,0	280,5	
Non capitalisable		0,9	0,2	0,4	0,7	0,9	0,1	-	-	-	-	-	-	3,3	2,4	
Total		1,4	7,9	36,2	110,1	99,9	28,7	-	-	-	-	-	-	284,3	282,9	
RÉSEAU DE BUS - TOTAL																
Capitalisable		292,9	189,8	204,0	188,6	141,2	76,1	7,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	1 149,4	818,5	
Non capitalisable		11,8	6,4	5,1	2,1	1,8	1,2	-	-	-	-	-	-	28,3	16,5	
Total		304,7	196,2	209,1	190,7	143,1	77,3	7,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	1 177,8	835,1	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-01

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
5002098 / R-120 / 154-15-1030, 154-12-1114

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

Catégorie de portefeuille
Maintenance et développement

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 sont munis du système hybride à propulsion entièrement électrique. Le moteur diesel active une génératrice qui, à son tour, produit l'énergie requise pour alimenter le moteur électrique de propulsion et pour recharger la batterie haute tension. Ils seront équipés de systèmes de perception des titres, d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ces autobus seront équipés d'un système de climatisation.

BUS HYBRIDES 12 mètres	2016	2017	2018	Total
Ajout	51	23	-	74
Remplacement	-	84	100	184
Total	51	107	100	258

Les acquisitions de bus après 2018 sont présentées en identification à l'annexe A.

BÉNÉFICES

L'acquisition de ces véhicules permettra d'augmenter le service, de maintenir l'objectif du taux de réserve, d'augmenter le nombre de sorties en pointe et contribuer à la réduction des GES et à l'accessibilité universelle.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	72,6	104,6	84,8	0,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	263,0	190,4
Non Capitalisable	0,8	1,4	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	2,9
Total	73,4	105,9	86,4	0,6	0,4	-	266,7	193,3						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	59,7	86,8	69,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	216,4	156,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	10,5	15,3	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38,1	27,5
STM	3,2	3,9	4,2	0,6	0,4	-	-	-	-	-	-	-	12,3	9,1
Total	73,4	105,9	86,4	0,6	0,4	-	266,7	193,3						
POURCENTAGE DE SUBVENTION													95%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
529995 / R-143-B / 154-13-1202

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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, ainsi que 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 trois phases. Le lancement de l'appel d'offres est prévu pour novembre 2016. La fin des travaux est prévue au mois de mai 2021 et les derniers déménagements seront réalisés au mois de novembre 2021.

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).

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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	26,2	28,0	47,5	39,1	20,5	30,3	0,8	-	-	-	-	-	192,4	166,2
Non Capitalisable	0,5	0,3	0,4	0,4	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-	2,2	1,8
Total	26,7	28,3	47,9	39,6	20,7	30,7	0,8	-	-	-	-	-	194,6	167,9
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	8,7	9,3	15,7	13,0	6,8	10,0	0,3	-	-	-	-	-	63,8	55,1
Gouvernement fédéral	13,6	14,5	24,6	20,3	10,6	15,7	0,4	-	-	-	-	-	99,7	86,1
Agglomération de Montréal	3,9	4,2	7,1	5,9	3,1	4,5	0,1	-	-	-	-	-	28,9	24,9
STM	0,5	0,3	0,4	0,4	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-	2,2	1,8
Total	26,7	28,3	47,9	39,6	20,7	30,7	0,8	-	-	-	-	-	194,6	167,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-03

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
1935 / R-143-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Reconstruction du complexe Crémazie – phase de maintien 2013-2019

Étant donné que la reconstruction du Complexe Crémazie commencera en 2017, 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).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à assurer le maintien de la fiabilité des opérations de façon sécuritaire et au meilleur coût possible.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-
Non Capitalisable	1,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	5,1	3,4
Total	2,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	6,4	3,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	6,4	3,4
Total	2,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	6,4	3,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-04

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-03177 / R-166-A / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien

Nouveau

Programme d'entretien majeur des infrastructures – PEMI phase 1

Le PEMI (Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures) regroupe différents travaux de réfection partielle ou complète de l'infrastructure des centres de transport et du plateau Youville :

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

- Toitures
- Enveloppes de bâtiments
- Portes
- Systèmes de Chauffage Ventilation et Air Climatisé
- Éclairages
- Distributions électriques
- Génératrices
- Équipements de production liés à l'infrastructure
- Dalles intérieures
- Locaux techniques
- Structures de toit

Les travaux visés dans ce programme permettront de prendre en charge l'entretien majeur des infrastructures non couvertes actuellement par les autres programmes majeurs existants.

Considérant les années de mise en service de ces infrastructures, l'âge moyen des bâtiments visés est de 53 ans, la plupart des composantes et systèmes de bâtiments ont une durée de vie utile de 20 ans et plusieurs ont atteint ou sont en voie d'atteindre leur fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce programme permettra d'améliorer l'expérience client, d'améliorer la performance organisationnelle et d'optimiser les investissements dans le temps.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,1	3,4	7,3	10,2	14,5	14,3	4,1	-	-	-	-	-	53,9	53,8
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,1	3,4	7,3	10,2	14,5	14,3	4,1	-	-	-	-	-	53,9	53,8
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	0,6	1,3	2,1	3,4	3,7	0,9	-	-	-	-	-	11,9	11,9
Gouvernement fédéral	-	0,9	2,1	3,3	5,2	5,8	1,4	-	-	-	-	-	18,7	18,7
Agglomération de Montréal	-	0,3	0,6	0,9	1,5	1,7	0,4	-	-	-	-	-	5,4	5,4
STM	0,1	1,7	3,3	3,9	4,4	3,1	1,5	-	-	-	-	-	17,9	17,8
Total	0,1	3,4	7,3	10,2	14,5	14,3	4,1	-	-	-	-	-	53,9	53,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION														67%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
721759 / R-114-A / 154-11-0375

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Développement

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

Le présent projet consiste à implanter un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) incluant un système de radio communication permettant la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information à la clientèle en temps réel.

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 perturbation 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.

BÉNÉFICES

La gestion du parc en temps réel permettra à la STM d'améliorer la livraison du service bus pour assurer une meilleure coordination avec le réseau du métro et les trains de banlieue. Ceci se traduira par une amélioration de l'expérience client.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	109,4	11,8	10,8	15,2	-	-	-	-	-	-	-	-	147,3	37,9
Non Capitalisable	4,7	2,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	3,0
Total	114,1	13,8	11,8	15,2	-	155,0	40,9							
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	3,2	0,3	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	1,1
Gouvernement fédéral	88,3	9,3	8,3	12,5	-	-	-	-	-	-	-	-	118,4	30,1
Agglomération de Montréal	16,1	1,7	1,5	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	21,6	5,5
STM	6,5	2,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,8	4,2
Total	114,1	13,8	11,8	15,2	-	155,0	40,9							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													93%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-06

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
851203 / R-142-A / 154-13-7305

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Performance

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.

BÉNÉFICES

L'optimisation rendue possible grâce à l'augmentation de précision permettrait des gains de voyages par jour de semaine.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	4,2	0,6	1,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	3,2
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,2	0,6	1,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	3,2
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Gouvernement fédéral	3,4	0,2	0,5	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	2,0
Agglomération de Montréal	0,6	-	0,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,4
STM	-	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,7
Total	4,2	0,6	1,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	3,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-07

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
350001 / CA-113 / 154-00-1169

Programme d'aide

PAGTCP – 75%, PAGTCP – 100%, FONDS ROUTIER

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter 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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	19,9	2,8	3,4	3,2	2,8	2,8	2,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	86,7	28,8
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	19,9	2,8	3,4	3,2	2,8	2,8	2,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	86,7	28,8
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	14,8	1,5	1,7	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,9	28,5	60,4	17,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,1	1,3	1,6	1,6	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	0,6	0,6	9,5	26,3	11,7
Total	19,9	2,8	3,4	3,2	2,8	2,8	2,9	3,0	3,0	2,4	2,5	38,0	86,7	28,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION														70%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-08

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850045-2 / R-155-A / 154-11-0974

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Performance

EXTRA Connecte

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

BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	6,3	8,6	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,9	14,6
Non Capitalisable	1,4	1,1	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	1,9
Total	7,7	9,6	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	16,5
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	2,1	2,8	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	4,7
Gouvernement fédéral	3,2	4,4	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	7,3
Agglomération de Montréal	0,9	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	2,1
STM	1,5	1,1	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	2,4
Total	7,7	9,6	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	16,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													84%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-02225 / R-160-A / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Nouveau

Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées

Le projet vise à maintenir fonctionnels et conformes les 14 installations pétrolières et les 19 réservoirs d'huiles usées opérés par la STM pour assurer la continuité des opérations de ravitaillement des autobus en diesel, des véhicules de travaux métro et des génératrices ainsi que pour assurer le maintien des activités d'entretien (RDA et EMR) générant des huiles usées.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Assurer la continuité des opérations de ravitaillement et d'exploitation des installations de diesel et des huiles résiduelles dans les centres de transport et les bâtiments dans le but de maintenir la livraison du service;
- Assurer un environnement de travail sécuritaire aux employés qui travaillent dans les installations équipées de systèmes pétroliers et d'huiles usées;
- Prévenir la contamination des sols, gérer adéquatement les sols contaminés et recycler les réservoirs et la tuyauterie à remplacer.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,4	2,6	1,6	1,6	1,6	0,1	-	-	-	-	-	-	8,0	7,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,4	2,6	1,6	1,6	1,6	0,1	-	-	-	-	-	-	8,0	7,6
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	0,7	0,4	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	2,1	2,1
Gouvernement fédéral	-	1,1	0,6	0,7	0,7	0,1	-	-	-	-	-	-	3,3	3,3
Agglomération de Montréal	-	0,3	0,2	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0
STM	0,4	0,5	0,4	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	1,6	1,2
Total	0,4	2,6	1,6	1,6	1,6	0,1	-	-	-	-	-	-	8,0	7,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													80%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

ING.14.00.01 / R-846-A / En attente d'attribution

Programme d'aide

DECRET

Catégorie de portefeuille

Développement

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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	7,3	3,1	1,6	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	13,5	6,2
Non Capitalisable	1,6	0,6	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	1,2
Total	9,0	3,7	1,9	1,8	-	16,4	7,4							
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	6,8	2,6	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	11,9	5,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,1	1,1	0,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	2,3
Total	9,0	3,7	1,9	1,8	-	16,4	7,4							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-02005 / R-164-A / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien

Nouveau

Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau

Le projet répond au besoin de mettre à niveau les réseaux d'eau dans les bâtiments pour que ceux-ci soient conformes aux réglementations. Des modifications sont ainsi nécessaires aux installations qui ont été construites avant l'entrée en vigueur de ces réglementations.

La solution retenue permettra de :

- Rendre conformes les réseaux d'eau pour prévenir la contamination de l'eau potable;
- Modifier les entrées d'eau pour permettre l'installation de compteurs d'eau par la Ville de Montréal;
- Remplacer les urinoirs à débit constant par des urinoirs à chasse manuelle ou à détecteur de présence pour réduire la consommation d'eau potable.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Offrir un environnement de travail sécuritaire et protéger l'aqueduc de la Ville et les employés et citoyens contre toute contamination potentielle;
- Permettre la quantification de la consommation de l'eau potable de nos installations pour permettre d'identifier des pistes de réduction de consommation d'eau;
- Éviter les coûts liés aux amendes liées aux non-conformités.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,1	0,8	0,8	3,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	7,1	7,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,1	0,8	0,8	3,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	7,1	7,0
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	0,2	0,2	0,9	0,5	-	-	-	-	-	-	-	1,8	1,8
Gouvernement fédéral	-	0,4	0,2	1,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,9
Agglomération de Montréal	-	0,1	0,1	0,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
STM	0,1	0,1	0,3	0,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	1,5	1,4
Total	0,1	0,8	0,8	3,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	7,1	7,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
2152 / R-131-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages

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 jusqu'en 2019.

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

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

Les objectifs du programme sont :

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

BÉNÉFICES

- Réduction des coûts associés à des prix plus compétitifs d'une mise en œuvre en mode planifié et ainsi minimiser le nombre de petites interventions d'urgence susceptibles de nuire à l'exploitation;
- L'amélioration de la qualité et de la sécurité de la surface de circulation pour les véhicules et les piétons;
- L'amélioration du confort de roulement pour nos clients et pour les chauffeurs de bus.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	5,2	1,4	2,0	2,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	11,7	6,5
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	5,2	1,4	2,0	2,4	0,8	-	11,7	6,5						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,2	1,4	2,0	2,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	11,7	6,5
Total	5,2	1,4	2,0	2,4	0,8	-	11,7	6,5						
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
ETA.14.00.04 / R-153 / En attente d'attribution

Programme d'aide
TA

Catégorie de portefeuille
Maintien

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 le remplacement de 57 minibus pour le Transport adapté afin d'améliorer le service.

Leur réception s'échelonnera ainsi :

Type d'acquisition	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Remplacement	13	14	30	-	-	57
Ajout	-	-	-	-	-	-
Total	13	14	30	-	-	57

Les acquisitions de minibus après 2018 sont présentés en identification à l'annexe A.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- L'atteinte et le maintien d'un taux de réserve entretien;
- Le maintien d'un âge moyen;
- L'augmentation du nombre de sorties en pointe.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	3,7	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,4	5,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,7	5,7	-	9,4	5,7									
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	2,1	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	3,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,6	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	2,6
Total	3,7	5,7	-	9,4	5,7									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													56%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-14

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
5002163 / R-140 / 154-12-0611

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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

Le projet prévoit l'acquisition de 301 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 2011 à 2016. De ce nombre, 253 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 48 serviront à combler de nouveaux besoins. Des acquisitions prévues en 2016, 58 seront acquises en 2017. La STM étant également soucieuse du développement durable prévoit l'achat de véhicules éco énergétiques 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	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Voiture	12	23	16	18	7	9	26	111
Benne ouverte	-	-	2	3	1	7	6	19
Fourgonnette	-	-	18	31	5	4	7	65
Camion utilitaire	-	1	-	14	5	2	3	25
Véhicule lourd	-	-	6	9	-	2	4	21
Remorque	-	-	1	1	-	-	2	4
Véhicule outil	-	-	-	7	-	-	-	7
Équipement	-	-	3	-	9	27	10	49
Total	12	24	46	83	27	51	58	301

Les quantités achetées de 2011 (12), 2012 (24) et 2013 (5) proviennent de deux autres règlements d'emprunts et ne sont pas incluses dans les coûts ici-bas et sont présentés à titre indicatif seulement.

BÉNÉFICES

L'acquisition de ces véhicules permettra de réduire les émissions de GES et de réduire les dépenses d'entretien.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	14,7	4,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,6	4,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	14,7	4,9	-	19,6	4,9									
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,1
Gouvernement fédéral	11,2	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,0	3,9
Agglomération de Montréal	2,0	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,7
STM	1,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	0,2
Total	14,7	4,9	-	19,6	4,9									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													93%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-15

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
562124-00 / R-002-A / 154-11-0902

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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 ont atteint leur fin en 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 de s'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.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le taux de disponibilité des vérins;
- Diminuer le temps consacré à la formation sur l'utilisation et l'entretien des vérins;
- Rendre plus facile la manipulation pour l'utilisateur;
- Créer un sentiment de sécurité pour le personnel lors de leur utilisation.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	20,8	2,6	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,3	3,6
Non Capitalisable	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	21,0	2,6	1,0	-	24,5	3,6								
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Gouvernement fédéral	11,8	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	0,2
Agglomération de Montréal	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-
STM	6,6	2,6	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	3,4
Total	21,0	2,6	1,0	-	24,5	3,6								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													59%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-16

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-01424 / R-157-B

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien

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.

BÉNÉFICES

L'impact majeur de ce projet est de nature santé et sécurité en éliminant les risques de chutes associés à l'entretien des équipements.

<i>(en millions de dollars)</i>	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,1	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,1	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,1	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
Total	0,1	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION														0%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-17

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-01602 / R-157-A / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien

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.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'améliorer la qualité d'air comprimé;
- D'éliminer le gaspillage d'eau potable;
- D'augmenter la capacité disponible en air comprimé.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Gouvernement fédéral	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													54%	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-18

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-01316 / R-126-B / 154-10-0459

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien

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.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Une augmentation de la rapidité de signalisation et d'intervention en cas d'incendie;
- Une baisse des coûts d'intervention;
- Une standardisation des messages et des procédures d'intervention;
- L'accès à un outil d'aide à la prise de décision de meilleure qualité.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,2	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,2	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Gouvernement fédéral	-	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
STM	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	0,2	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													68%	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2016

808	Métro
	331 Voitures MR-63 mises en service en 1966
	423 Voitures MR-73 mises en service en 1976
	54 Voitures AZUR (6 trains)
214	Km de câblage 12kVca
	152 km de câblage 25 kVca
	136 km de câblage 750 Vcc
88	Postes de ventilation mécanique – 158 ventilateurs
4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 133 édicules
296	Escaliers mécaniques – 2 trottoirs roulants
32	Ascenseurs répartis dans 11 stations (10 stations totalement accessibles)
457	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
31	Locotracteurs et draines
26	Véhicules de travaux spécialisés

67	Plates-formes ferroviaires
12	Équipements embarqués pour travaux
62	Attelages pour véhicules et plates-formes de travaux
132	Puits de ventilation naturelle
7	Postes de district
67	Postes de redressement
187	Postes secondaires de distribution
210	Appareils de voie
106	Œuvres d'art
4	Ventilateurs jet

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

748	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
175	Distributrices automatiques de titres
113	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (changeurs)
6	1 Centre de service à la clientèle
	5 Points de service à la clientèle

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2017 à 2026, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 85 % des investissements totaux autorisés, soit 3,3 milliards de dollars. La Société investira plus de 1,3 milliard de dollars au cours des 10 prochaines années dans son matériel roulant du métro.

L'acquisition de 52 trains de type « boa », composés de neuf voitures 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. Ces nouvelles voitures AZUR sont plus performantes grâce à une capacité de transport accrue, à une meilleure fiabilité et à une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, des investissements sont en cours afin de prolonger la durée de vie des voitures MR-73 afin de maintenir un service de qualité à la clientèle du métro.

Consacrant 213 millions de dollars pour la phase 1 du programme Accessibilité, la STM permet de rendre universellement accessibles 31 stations d'ici 2022. Grâce à cet investissement majeur, la STM améliorera l'accessibilité physique de ses infrastructures, facilitera les déplacements verticaux, fidélisera davantage la clientèle et améliorera le service à la clientèle. De plus, cette amélioration devrait contribuer à faciliter le transfert d'une partie de la clientèle du transport adapté (TA) vers le réseau régulier.

Dans un souci constant d'amélioration de l'expérience client et, de concert avec le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et les ministères concernés, la construction d'un deuxième lien entre la station de métro Vendôme et le CUSM desservira davantage les différentes clientèles.

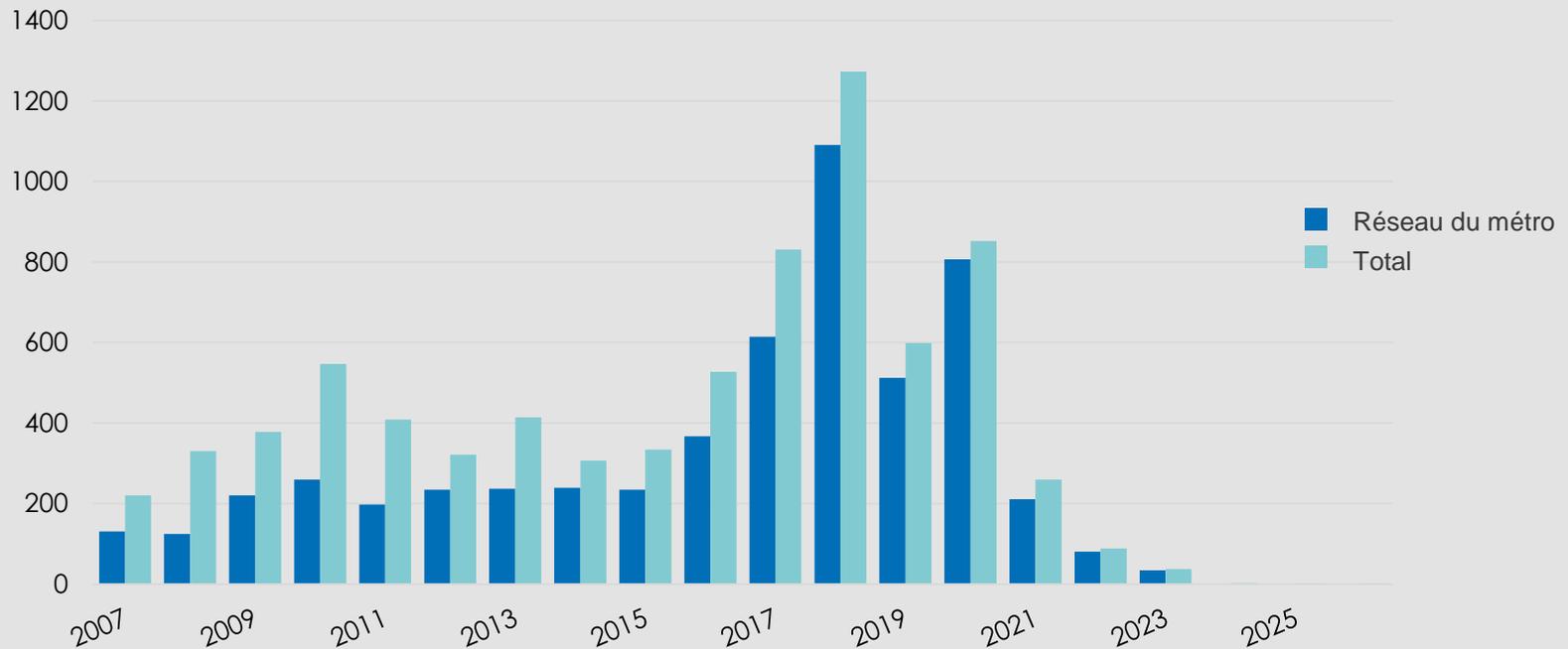
Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra ses investissements dans ses différentes infrastructures afin de maintenir et répondre aux besoins de sa clientèle, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui injecteront plus de 1 milliard de dollars au cours des prochaines années.

Enfin, 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.

Réseau du métro

Le tableau ci-dessous présente la répartition des investissements autorisés du réseau du métro au cours des prochaines années. La croissance des investissements, en particulier pour la période 2017-2018, est attribuable à la livraison des trains AZUR durant cette période.

**ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DU MÉTRO PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX
(EN MILLIONS DE \$)**



Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO

AUTORISÉS		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2017-2026
MET-01	No: 230005 Acquisition des voitures de métro AZUR	673,1	367,9	553,4	15,3	323,2	-	-	-	-	-	-	-	1 932,9	1 259,8
MET-02	No: 230006 Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	171,5	12,1	11,5	12,6	52,9	-	-	-	-	-	-	-	260,5	89,0
MET-03	No: 290013 Réno-Systèmes - phase 3	320,6	61,2	50,2	34,5	33,5	-	-	-	-	-	-	-	500,0	179,4
MET-04	No: 850025 Réno-Systèmes - phase 4	14,6	38,8	100,9	141,4	110,7	79,9	60,3	34,5	-	-	-	-	581,0	566,4
MET-05	No: 210100 Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	0,9	6,6	15,1	46,7	68,2	54,9	20,3	-	-	-	-	-	212,7	211,8
MET-06	No: 634371 Réno-Infrastructures - phase 1	194,6	22,3	24,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,6	46,9
MET-07	No: 634372 Réno-Infrastructures - phase 2	5,6	17,9	58,4	81,1	81,1	58,0	-	-	-	-	-	-	302,0	296,4
MET-08	No: GPM.08.01.01 Garage Côte-Vertu	18,1	26,4	182,2	94,6	96,6	-	-	-	-	-	-	-	417,9	399,8
MET-09	No: 100731 Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5	73,0
MET-10	No: 1181 Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	69,4	13,1	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	20,0
MET-11	No: 685060 Prolongation de la durée de vie des MR-73	16,0	10,0	13,0	13,2	10,7	5,7	-	-	-	-	-	-	68,7	52,7
MET-12	No: EEF.14.00.02 Agrandissement du centre d'attache Viau	2,1	4,3	19,9	28,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	54,5	52,4
MET-13	No: GPM.15.00.02 Capacité électrique du poste de district Legendre	0,4	2,3	5,5	11,9	12,5	12,6	-	-	-	-	-	-	45,2	44,7
MET-14	No: 2140 Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	6,2	10,9	14,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	25,0
MET-15	No: EEF.15.00.01 Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	1,6	3,8	3,8	3,8	1,8	-	-	-	-	-	-	-	14,9	13,3

Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total	Total PI
		et avant											et après	Projet	2017-2026
<i>(en millions de dollars)</i>															
MET-16	No: 851404														
	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	1,3	2,6	7,1	2,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	13,8	12,6
MET-17	No: 721709														
	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	1,0	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
MET-18	No: 822000														
	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	3,4	0,1	0,1	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	4,6	1,3
MET-19	No: IFR-01476														
	Tour Grande révision: réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale	0,1	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,6
MET-20	No: 186														
	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	0,9	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,5
MET-21	No: 683191														
	Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II	1,7	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	0,3
TOTAL - AUTORISÉS															
	Capitalisable	1 490,2	610,2	1 085,6	507,3	800,1	208,7	78,5	32,9	-	-	-	-	4 813,4	3 323,2
	Non capitalisable	15,7	3,8	4,8	5,1	6,1	2,4	2,1	1,6	-	-	-	-	41,6	25,9
	Total	1 505,9	614,0	1 090,4	512,4	806,2	211,0	80,6	34,5	-	-	-	-	4 855,0	3 349,1
EN DÉFINITION															
No:	EEF.14.00.04														
	Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	-	1,0	13,0	70,0	73,0	37,0	36,0	-	-	-	-	-	230,0	230,0
No:	201603														
	Programme d'ajout et de renouvellement des récurveurs	-	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	2,1
No:	201602														
	Projet pilote accessibilité - Équipements alternatifs	0,1	1,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	1,1
TOTAL - EN DÉFINITION															
	Capitalisable	-	3,1	13,0	70,0	73,0	37,0	36,0	-	-	-	-	-	232,1	232,1
	Non capitalisable	0,1	1,1	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	1,2
	Total	0,1	4,2	13,1	70,0	73,0	37,0	36,0	-	-	-	-	-	233,4	233,3
RÉSEAU DU MÉTRO - TOTAL															
	Capitalisable	1 490,2	613,3	1 098,6	577,3	873,1	245,7	114,5	32,9	-	-	-	-	5 045,5	3 555,4
	Non capitalisable	15,9	4,9	4,9	5,1	6,1	2,4	2,1	1,6	-	-	-	-	42,9	27,1
	Total	1 506,0	618,2	1 103,5	582,4	879,2	248,0	116,6	34,5	-	-	-	-	5 088,4	3 582,4

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-01

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
230005/ R-042-A / 154-02-1864

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintenance et développement

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) en remplacement de voitures MR-63 qui ont atteint leur fin de vie utile ainsi que pour rencontrer les objectifs d'achalandage et les besoins reliés au futur prolongement.

Réception de 52 trains	2016	2017	2018	Total
Maintien	10	18	10	38
Développement	-	-	14	14
Total	10	18	24	52

BÉNÉFICES

Les nouvelles voitures de métro sont dotées d'une suspension pneumatique et peuvent accueillir plus de passagers que les voitures MR-63 et MR-73, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre grâce à la configuration de type « boa ». Les voitures sont d'ailleurs 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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	660,9	366,9	552,5	15,3	323,2	-	-	-	-	-	-	-	1 918,8	1 258,0
Non Capitalisable	12,2	1,0	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,1	1,9
Total	673,1	367,9	553,4	15,3	323,2	-	1 932,9	1 259,8						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	486,0	274,3	413,9	11,2	242,1	-	-	-	-	-	-	-	1 427,5	941,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	187,1	93,6	139,5	4,2	81,1	-	-	-	-	-	-	-	505,5	318,4
Total	673,1	367,9	553,4	15,3	323,2	-	1 932,9	1 259,8						
POURCENTAGE DE SUBVENTION														74%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
230006/ R-042-B / 154-02-1864

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintien

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.

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.

BÉNÉFICES

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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	168,3	11,8	11,4	12,6	52,9	-	-	-	-	-	-	-	257,0	88,7
Non Capitalisable	3,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	0,3
Total	171,5	12,1	11,5	12,6	52,9	-	260,5	89,0						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	125,1	8,8	8,6	9,4	39,7	-	-	-	-	-	-	-	191,6	66,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	46,4	3,2	2,9	3,1	13,2	-	-	-	-	-	-	-	68,9	22,5
Total	171,5	12,1	11,5	12,6	52,9	-	260,5	89,0						
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
290013/ R-122-A / 154-09-0057

Programme d'aide
PAGTCP – 75%, FCC – 33.3%

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Réno-Systèmes – phase 3

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis 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 des actifs immobiliers, 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.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- 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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	320,6	61,2	50,2	34,5	33,5	-	-	-	-	-	-	-	500,0	179,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	320,6	61,2	50,2	34,5	33,5	-	-	-	-	-	-	-	500,0	179,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	160,0	27,8	23,4	25,8	16,8	-	-	-	-	-	-	-	253,8	93,8
Gouvernement fédéral	106,7	24,1	18,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,7	43,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	53,9	9,3	7,9	8,7	16,7	-	-	-	-	-	-	-	96,5	42,6
Total	320,6	61,2	50,2	34,5	33,5	-	-	-	-	-	-	-	500,0	179,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850025/ R-149-A / 154-14-7107

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintien

Réno-Systèmes – phase 4

Le projet Réno-Systèmes – phase 4 se veut la continuité du projet Réno-Systèmes – phase 3.

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.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- 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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	14,6	37,2	99,4	139,8	109,1	78,3	58,7	32,9	-	-	-	-	570,0	555,4
Non Capitalisable	-	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	-	-	-	-	11,0	11,0
Total	14,6	38,8	100,9	141,4	110,7	79,9	60,3	34,5	-	-	-	-	581,0	566,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	10,9	27,9	74,4	104,7	81,7	58,6	44,0	10,8	-	-	-	-	413,1	402,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,7	10,9	26,5	36,7	29,0	21,2	16,3	23,6	-	-	-	-	167,9	164,3
Total	14,6	38,8	100,9	141,4	110,7	79,9	60,3	34,5	-	-	-	-	581,0	566,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													71%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
210100/ R-168-A / En attente d'attribution

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Développement

Nouveau

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1

Le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal a adopté sa politique d'accessibilité universelle, dans laquelle la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et qui encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, tout en respectant les ressources dont elle dispose ».

En pratique, l'accessibilité universelle permet d'accéder à un bâtiment ou à un lieu public, de s'y orienter et de s'y déplacer convenablement ainsi que d'utiliser pleinement l'ensemble des services offerts à la population, le tout appuyé par des outils de communication et d'information appropriés.

La STM rendra universellement accessibles 31 stations d'ici 2022.

Pour ce faire la phase 1 du programme prévoit la mise en œuvre d'ascenseurs dans 14 stations :

- 2017-2019 : Jean-Talon et Jean-Drapeau;
- 2018-2020 : Jolicoeur, Angrignon, Villa-Maria, Namur et Place-Saint-Henri;
- 2019-2021 : Outremont, Université-de-Montréal et D'Iberville;
- 2020-2022 : Radisson, Préfontaine, McGill et Place-des-Arts.

BÉNÉFICES

Le programme Accessibilité, en rendant universellement accessibles les stations du réseau du métro de Montréal, vise à améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,9	6,6	14,6	46,1	67,7	54,3	19,8	-	-	-	-	-	210,0	209,1
Non Capitalisable	-	-	0,5	0,6	0,6	0,6	0,5	-	-	-	-	-	2,7	2,7
Total	0,9	6,6	15,1	46,7	68,2	54,9	20,3	-	-	-	-	-	212,7	211,8
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,7	4,9	10,9	34,6	50,7	40,7	14,8	-	-	-	-	-	157,3	156,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,2	1,7	4,1	12,1	17,5	14,2	5,5	-	-	-	-	-	55,4	55,2
Total	0,9	6,6	15,1	46,7	68,2	54,9	20,3	-	-	-	-	-	212,7	211,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
634371/ R-121 / 154-09-0058

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Réno-Infrastructures – phase 1

Les infrastructures du réseau du métro représentent une part considérable des actifs immobiliers 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, membranes et remplacement de la toiture);
- La réfection des structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- La réfection de sections du tunnel (voûtes, murs, radiers, drains sous le radier);
- La restauration de plusieurs œuvres d'art.

BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	194,5	22,2	24,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	241,4	46,9
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	194,6	22,3	24,6	-	241,6	46,9								
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	143,4	16,4	11,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	171,3	27,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	51,2	5,9	13,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,3	19,1
Total	194,6	22,3	24,6	-	241,6	46,9								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													71%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
634372/ R-154 / 154-14-7108

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintien

Réno-Infrastructures – phase 2

Le projet Réno-Infrastructures – phase 2 se veut la continuité du projet Réno-Infrastructures – phase 1.

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, membranes, etc.);
- Les structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- Les sections du tunnel (voûtes, murs, radiers, drains sous le radier);
- Les garages ou ateliers;
- La restauration de plusieurs œuvres d'art.

BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	5,6	17,6	58,0	80,5	80,5	57,8	-	-	-	-	-	-	300,0	294,4
Non Capitalisable	-	0,3	0,4	0,5	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0
Total	5,6	17,9	58,4	81,1	81,1	58,0	-	-	-	-	-	-	302,0	296,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	4,1	13,0	43,2	59,0	59,4	30,9	-	-	-	-	-	-	209,7	205,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,5	4,9	15,2	22,1	21,6	27,0	-	-	-	-	-	-	92,3	90,8
Total	5,6	17,9	58,4	81,1	81,1	58,0	-	-	-	-	-	-	302,0	296,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION														69%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
GPM.08.01.01/ R-156 / 154-14-7117

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Développement

Garage Côte-Vertu

Le garage Côte-Vertu vise l'ajout d'espaces de stationnement pour garer des voitures de métro supplémentaires qui permettra, à terme, d'améliorer la fréquence du service en ajoutant des trains sur la ligne orange durant les heures de pointe. Ce projet vise également à soutenir la croissance de l'achalandage prévue pour les prochaines années et à assurer l'augmentation de l'offre de service en vue d'un prolongement éventuel de la ligne bleue.

Compte tenu de la nécessité de construire rapidement cette nouvelle infrastructure, les instances décisionnelles, soit le MTMDET, l'AMT et la STM ont pris la décision d'accélérer la réalisation de l'étude de faisabilité pour la construction d'un garage et de confier la réalisation de ce projet à la STM. La STM a complété l'étude de faisabilité en août 2015. Le scénario retenu consiste à construire un garage et un tunnel de raccordement à l'arrière-gare de la station Côte-Vertu, permettant d'ajouter 10 espaces de stationnement ainsi qu'à installer un appareil de voie en avant-gare afin d'améliorer la flexibilité opérationnelle du réseau du métro. De plus, la fosse d'entretien, actuellement située en arrière-gare de la station Côte-Vertu, sera déplacée dans le garage.

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. Il permettra également une amélioration de la qualité du service sur la ligne orange en période de pointe grâce à une augmentation de la fréquence de service.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	18,0	25,8	180,9	92,2	93,2	-	-	-	-	-	-	-	410,1	392,1
Non Capitalisable	0,1	0,6	1,3	2,4	3,4	-	-	-	-	-	-	-	7,8	7,7
Total	18,1	26,4	182,2	94,6	96,6	-	417,9	399,8						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	13,3	19,0	135,0	68,8	69,6	-	-	-	-	-	-	-	305,6	292,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,9	7,4	47,2	25,8	27,1	-	-	-	-	-	-	-	112,3	107,4
Total	18,1	26,4	182,2	94,6	96,6	-	417,9	399,8						
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-09

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
100731/ R-163 / 154-14-7110

Programme d'aide
PAGTCP – 100%

Catégorie de portefeuille
Développement

Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme

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.

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.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- 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 millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5	73,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5	73,0
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5	73,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,4	12,2	21,8	25,1	14,0	-	-	-	-	-	-	-	76,5	73,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													100%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
1181/ R-092 / 154-07-2058

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase 1

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. 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 architecturaux que de certains éléments structuraux, mécaniques et électriques, il s'avère nécessaire d'entreprendre des travaux substantiels de réhabilitation et de remise aux normes techniques de l'infrastructure.

Le projet consistait, dans un premier temps, à effectuer des travaux visant à maintenir l'environnement sécuritaire de la station Berri-UQAM. Ces interventions étant 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.

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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	69,4	13,1	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,4	20,0
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	69,4	13,1	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	20,0
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	51,5	9,8	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63,8	12,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	17,9	3,3	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,7	7,8
Total	69,4	13,1	6,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	20,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													71%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-11

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
685060/ R-145 / 154-14-7105

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Nouveau

Prolongation de la durée de vie des MR-73

Le MR-73 a atteint 40 ans de vie utile en 2016. La bonne fiabilité du matériel MR-73, son faible coût d'entretien ainsi que l'historique du MR-63 indiquent qu'il serait possible de réaliser d'importantes économies sans compromettre la livraison du service, en prolongeant la durée de vie du MR-73 pour atteindre 60 ans de vie utile. Le programme complet des travaux à réaliser sera regroupé en 5 phases d'une durée de 4 à 5 ans comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie.

BÉNÉFICES

Les bénéfices escomptés par la prolongation de la durée de vie des MR-73 sont de retarder des investissements majeurs tout en maintenant la fiabilité et la disponibilité des équipements.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	16,0	10,0	13,0	13,2	10,7	5,7	-	-	-	-	-	-	68,7	52,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	16,0	10,0	13,0	13,2	10,7	5,7	-	-	-	-	-	-	68,7	52,7
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	12,0	7,5	9,7	9,9	8,1	4,3	-	-	-	-	-	-	51,5	39,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,0	2,5	3,2	3,3	2,7	1,4	-	-	-	-	-	-	17,2	13,2
Total	16,0	10,0	13,0	13,2	10,7	5,7	-	-	-	-	-	-	68,7	52,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													75%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-12

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
EEF.14.00.02/ R-162 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Nouveau

Agrandissement du centre d'attache Viau

Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre des programmes Réno-Infrastructures (RI) et Réno-Systèmes (RS), la Direction Entretien des Équipements fixes (EÉF) doit améliorer la capacité des centres d'attache en faisant une meilleure répartition des travaux dans le réseau. Le parc de convois de véhicules de travaux doit donc être augmenté et des places de stationnement supplémentaires doivent être ajoutées. Ainsi, les centres d'attache (CA) auront plus de latitude opérationnelle et le temps de déplacement des convois sera optimisé. Le projet consiste à agrandir le centre d'attache Viau afin d'augmenter sa capacité et à acheter de six locotracteurs. Ce projet sera réalisé conjointement avec deux autres projets prévus aux programmes RI 2 et RS 4 afin d'optimiser les ressources.

BÉNÉFICES

L'agrandissement du CA Viau permettra de diminuer les déplacements dans le réseau au fil des besoins des travaux autant pour les projets que pour l'entretien. Ainsi, il y aura un gain du temps de travail, l'achalandage vers le CA-Youville sera réduit et les déplacements en tunnel seront plus fluides.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	2,1	4,2	19,9	28,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	54,5	52,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	2,1	4,3	19,9	28,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	54,5	52,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,5	1,4	6,5	9,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	17,7	17,2
Gouvernement fédéral	0,8	2,2	10,1	14,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	27,6	26,8
Agglomération de Montréal	0,2	0,6	2,9	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	7,8
STM	0,6	0,1	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	0,7
Total	2,1	4,3	19,9	28,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	54,5	52,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													98%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-13

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

GPM.15.00.02/ R-165-A / En attente d'attribution

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien

Nouveau

Capacité électrique du poste de district Legendre

En 1965, le poste de district Legendre a été construit pour distribuer l'énergie aux installations du complexe Youville. Depuis plus de 50 ans, plusieurs charges électriques ont été raccordées au réseau de distribution du poste de district en raison des projets de développement et de modernisation du complexe Youville et du centre de transport Legendre. Présentement, le poste de district Legendre débite près du maximum de sa capacité et de nouvelles charges doivent encore y être additionnées. En effet, dans les prochaines années, plusieurs projets sont prévus dans le secteur du poste de district Legendre et leurs charges viendront se raccorder électriquement à celui-ci, notamment le nouveau centre Crémazie, l'arrivée des nouveaux trains Azur et l'électrification des autobus. De plus, Hydro-Québec a informé la STM que la tension d'alimentation du poste de district Legendre en provenance du poste Fleury fera prochainement l'objet d'une conversion de 12 à 25 kilovolts (kV).

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Une augmentation de la capacité électrique de 6 500 kW à 30 000 kW;
- Une économie comparativement au tarif;
- Une réduction du déficit de maintien d'actifs;
- Un remplacement de transformateurs à l'huile par des transformateurs à sec permettant de diminuer les risques de contamination des sols.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,4	2,3	5,4	11,9	12,4	12,6	-	-	-	-	-	-	45,1	44,6
Non Capitalisable	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	0,4	2,3	5,5	11,9	12,5	12,6	-	-	-	-	-	-	45,2	44,7
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,1	0,7	1,6	3,6	3,7	3,8	-	-	-	-	-	-	13,5	13,4
Gouvernement fédéral	0,2	1,1	2,5	5,6	5,8	5,9	-	-	-	-	-	-	21,1	20,9
Agglomération de Montréal	0,1	0,3	0,7	1,6	1,7	1,7	-	-	-	-	-	-	6,1	6,0
STM	-	0,2	0,6	1,2	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	4,5	4,5
Total	0,4	2,3	5,5	11,9	12,5	12,6	-	-	-	-	-	-	45,2	44,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-14

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
2140/ R-158 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien

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 continu 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.

BÉNÉFICES

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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	6,2	10,9	14,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	25,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6,2	10,9	14,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	25,0
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	1,8	2,7	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,6	6,8
Gouvernement fédéral	2,8	4,1	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,4	10,6
Agglomération de Montréal	0,8	1,2	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,1
STM	0,8	2,9	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	4,6
Total	6,2	10,9	14,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	25,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													83%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-15

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
EEF.15.00.01/ R-852-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Nouveau

Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K

Les grandes révisions des escaliers mécaniques assureront le maintien dans le temps de la fiabilité, la sécurité d'exploitation et la conformité au Code B44 de 39 escaliers de marque O&K.

Le projet de grande révision consiste à remplacer et/ou réparer en mode planifié des pièces majeures telles que les chaînes d'entraînements, les barbotins, les motoréducteurs, les marches, le système de freinage et de main courante et certaines composantes électroniques. Ces interventions minimiseront les impacts négatifs sur la clientèle.

Un plan multiplateformes de communication avec la clientèle sera déployé tout au long des travaux.

BÉNÉFICES

Diminuer le nombre de plaintes concernant les arrêts de service sur les escaliers de type O&K en améliorant leur fiabilité.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	1,6	3,8	3,8	3,8	1,8	-	-	-	-	-	-	-	14,9	13,3
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,6	3,8	3,8	3,8	1,8	-	-	-	-	-	-	-	14,9	13,3
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,6	3,8	3,8	3,8	1,8	-	-	-	-	-	-	-	14,9	13,3
Total	1,6	3,8	3,8	3,8	1,8	-	-	-	-	-	-	-	14,9	13,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-16

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
851404/ R-148 / 154-14-7106

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Électrification des véhicules de travaux en tunnel

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

- Effectuer l'entretien des infrastructures du tunnel et des installations fixes présentes dans le tunnel, notamment les équipements reliés à la mise en service (voies, alimentation électrique, 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 (21) de ces véhicules ont été remplacés au début des années 2000, puisqu'ils avaient atteint leur fin de vie utile. Le présent projet vise le remplacement des 11 véhicules restants, soit sept (7) draines et quatre (4) 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.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	1,3	2,6	7,1	2,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	13,7	12,5
Non Capitalisable	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	1,3	2,6	7,1	2,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	13,8	12,6
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,3	0,8	2,3	0,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	4,4	4,0
Gouvernement fédéral	0,5	1,3	3,6	1,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	6,8	6,3
Agglomération de Montréal	0,1	0,4	1,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,8
STM	0,3	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,4
Total	1,3	2,6	7,1	2,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	13,8	12,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													95%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
721709/ R-053-A / 154-09-0069

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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.

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.

BÉNÉFICES

Le projet réduira la nuisance sonore, ce qui nous permettra d'utiliser les postes de ventilation à pleine capacité.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,3	1,0	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,3	1,0	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	0,2	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
Gouvernement fédéral	-	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
Agglomération de Montréal	-	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
STM	0,3	0,2	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	0,8
Total	0,3	1,0	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION														67%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-18

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
721709/ R-086-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien

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.

Ce projet concerne donc la construction de nouvelles haltes commerciales et la mise à niveau du brut des services des espaces commerciaux existants.

BÉNÉFICES

La rénovation de haltes existantes et la construction de nouvelles haltes commerciales améliorent l'aspect des stations, rendent l'expérience client plus agréable, augmentent le sentiment de sécurité et permettent de générer des revenus commerciaux pour la STM.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	3,4	0,1	0,1	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	4,6	1,3
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,4	0,1	0,1	0,7	0,4	-	4,6	1,3						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,4	0,1	0,1	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	4,6	1,3
Total	3,4	0,1	0,1	0,7	0,4	-	4,6	1,3						
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-19

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-01476/ R-147-A / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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 fait l'objet de rénovations ou de réparations majeures. 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.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Maintenir l'intégrité de nos installations;
- Diminuer la consommation énergétique et la consommation d'eau potable;
- Réduire la fréquence des interventions par le personnel d'entretien.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,1	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,1	-	0,6	-	0,7	0,6								
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Gouvernement fédéral	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Agglomération de Montréal	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
STM	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	0,1	-	0,6	-	0,7	0,6								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													80%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
186/ R-049-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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.

BÉNÉFICES

Ces travaux augmenteront la sécurité dans le métro.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,9	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,5
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,9	0,3	0,3	-	1,4	0,5								
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,9	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,5
Total	0,9	0,3	0,3	-	1,4	0,5								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-21

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
683191/ R-104-A / 154-03-1071

Programme d'aide
PAGTCP – 75%

Catégorie de portefeuille
Performance

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.

BÉNÉFICES

Ce projet améliorera l'habitabilité des loges de conduite afin d'augmenter le confort des chauffeurs et éviter les accidents de travail.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	1,7	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	0,3
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,7	0,2	0,1	-	2,0	0,3								
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	1,2	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	0,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,1
Total	1,7	0,2	0,1	-	2,0	0,3								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													75%	

Secteur administratif

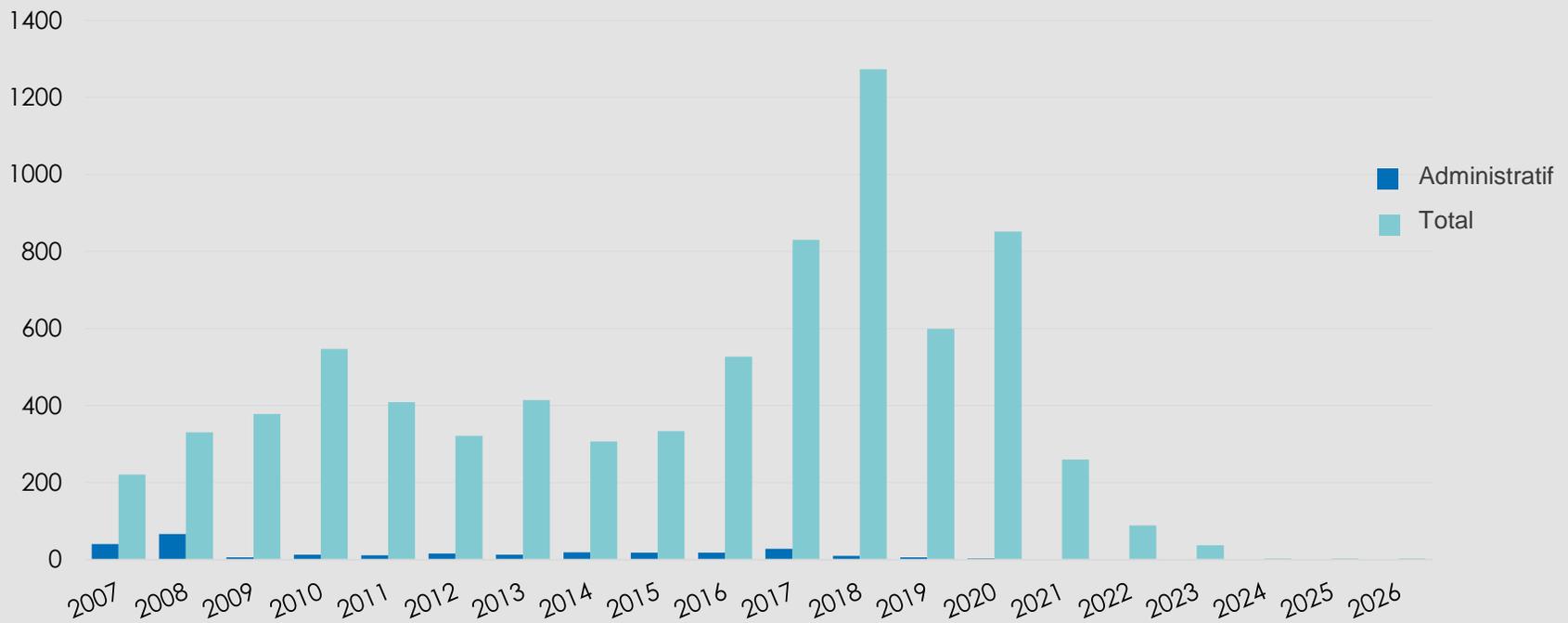
Secteur administratif

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 de bus ou Réseau du métro. Des projets

autorisés totalisant près de 44 millions de dollars et seront réalisés pour la période de 2017 à 2026, représentant 1 % des investissements totaux autorisés pour cette période.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU SECTEUR ADMINISTRATIF PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX
(EN MILLIONS DE \$)



Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF

AUTORISÉS		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total	Total PI	
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2017-2026	
ADM-01	No: STI.14.00.01															
	Plan de maintien de la solution Opus	4,4	5,2	6,4	5,4	2,5	-	-	-	-	-	-	-	23,9	19,6	
ADM-02	No: 850019															
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2014	15,8	8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	8,4	
ADM-03	No: 850057		Nouveau													
	Solution intégrée de gestion des talents (SGT)	0,7	5,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	6,2	
ADM-04	No: 850044-1		Nouveau													
	Renouvellement des actifs informatiques Chaîne d'approvisionnement et RDA (Études)	0,8	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	3,0	
ADM-05	No: 850041-2															
	Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase II	0,9	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	1,2	
ADM-06	No: FIN.14.00.03															
	Acquisition matérielle - Vente et perception	2,2	1,2	1,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,8	
ADM-07	No: 850036		Nouveau													
	Téléphonie corporative	1,2	2,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	2,4	
ADM-08	No: 350008															
	Migration du progiciel HASTUS à la version 2012	8,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	0,3	
ADM-09	No: 370001															
	Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase I	1,9	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	0,2	
ADM-10	No: 370002															
	Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase II	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3	
TOTAL - AUTORISÉS																
	Capitalisable	32,6	25,8	8,8	5,4	2,4	-	-	-	-	-	-	-	75,0	42,4	
	Non capitalisable	6,3	1,2	0,1	0,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	8,2	1,9	
	Total	38,9	27,0	8,9	5,8	2,5	-	-	-	-	-	-	-	83,2	44,3	
EN DÉFINITION																
No:	850044-2															
	Renouvellement des actifs informatiques Chaîne d'approvisionnement et RDA	-	3,7	11,8	9,4	6,3	-	-	-	-	-	-	-	31,3	31,3	
No:	STI.16.18.03															
	Employés Numériques	0,4	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	3,1	
TOTAL - EN DÉFINITION																
	Capitalisable	0,4	6,8	11,8	9,4	6,3	-	-	-	-	-	-	-	34,7	34,3	
	Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Total	0,4	6,8	11,8	9,4	6,3	-	-	-	-	-	-	-	34,7	34,3	
ADMINISTRATIF - TOTAL																
	Capitalisable	33,0	32,6	20,6	14,9	8,7	-	-	-	-	-	-	-	109,8	76,8	
	Non capitalisable	6,3	1,2	0,1	0,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	8,2	1,9	
	Total	39,3	33,8	20,7	15,3	8,8	-	-	-	-	-	-	-	118,0	78,6	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-01

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
STI.14.00.01 / R-151-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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.). Les équipements et logiciels atteignent maintenant leur fin de vie utile, sans compter le contexte qui a beaucoup évolué, tant au niveau des exigences de sécurité que de 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 aux 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.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De maintenir le niveau actuel de disponibilité de la solution;
- D'éviter une augmentation des coûts actuels d'entretien et de réparation des équipements;
- De réduire les risques associés aux logiciels périmés;
- De diminuer les pertes de revenus lors de pannes d'équipements.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	4,2	5,1	6,4	5,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	23,1	18,9
Non Capitalisable	0,1	0,1	0,1	0,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7
Total	4,4	5,2	6,4	5,4	2,5	-	23,9	19,6						
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,4	5,2	6,4	5,4	2,5	-	-	-	-	-	-	-	23,9	19,6
Total	4,4	5,2	6,4	5,4	2,5	-	23,9	19,6						
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-02

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850019 / R-146-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance

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 répond aux besoins évolutifs de l'entreprise en matière de technologies et assure aux secteurs d'affaires un environnement efficace. Le programme assure également la performance des systèmes et permet l'intégration des nouvelles technologies de l'information aux activités de l'entreprise.

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

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'assurer le respect des ententes de niveau de services pour les systèmes critiques 24/7;
- De maintenir un niveau de disponibilité des systèmes;
- De maintenir au niveau actuel le nombre et la durée des interruptions de service;
- De maintenir au niveau actuel les coûts d'entretien et de réparation des équipements.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	15,8	8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	8,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	15,8	8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	8,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	15,8	8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	8,4
Total	15,8	8,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	8,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-03

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850057 / R-167-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien

Nouveau

Solution intégrée de gestion des talents (SGT)

Ce projet vise l'implantation d'une solution informatique de gestion des talents performante et évolutive, greffée à SAP RH, pour permettre à la Direction des ressources humaines de gérer les processus de sélection et de formation des employés. La désuétude reconnue des systèmes qui supportent actuellement ces processus constitue un enjeu pour livrer des services à la hauteur des attentes et pour faire face à l'augmentation des activités.

Avec ce projet, la Direction des ressources humaines (DRH) souhaite implanter une solution qui répondra aux besoins d'affaires de la STM en matière de dotation et de formation.

L'objectif est d'adopter les processus ainsi que les fonctionnalités standards et généralement reconnus pour des entreprises d'envergure et de contexte similaire à celui de la STM.

Cette solution de gestion des talents sera bénéfique pour toutes les équipes de la STM en permettant de meilleures stratégies de formation et de dotation. Au niveau externe, l'expérience client vécue par les dizaines de milliers d'aspirants qui soumettent annuellement leurs candidatures sur les offres d'emploi de la STM se verra bonifiée.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'accroître le niveau de satisfaction des candidats;
- D'augmenter le pourcentage de profils complétés;
- D'assurer la formation SST des équipes de travail afin de diminuer les risques et enjeux liés aux accidents de travail;
- De compléter et d'autoriser, sans erreur et plus rapidement, des demandes de personnel et de formation.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,7	5,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,8	6,1
Non Capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	0,7	5,2	1,0	-	7,0	6,2								
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,7	5,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	6,2
Total	0,7	5,2	1,0	-	7,0	6,2								
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-04

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850044-1 / R-943-A

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Performance

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).

La phase de définition présentement en cours 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.

BÉNÉFICES

Ce programme permettra d'avoir des processus mieux intégrés, efficaces et davantage contrôlés qui permettra de rendre les autobus disponibles et fiables pour l'exploitation, de répondre efficacement aux partenaires internes et externes et d'améliorer la qualité de l'offre de service.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,5	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,5
Non Capitalisable	0,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,5
Total	0,8	3,0	-	3,7	3,0									
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,8	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	3,0
Total	0,8	3,0	-	3,7	3,0									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-05

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850041-2 / R-833-B / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Performance

Nouveau

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

Le projet consiste à implanter les modules PS (Project System) de SAP afin de répondre aux besoins de gestion de projets.

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

Dans cette deuxième phase, l'implantation des modules répondra aux besoins croissants de la direction Budget et investissements. Elle permettra à la STM de disposer d'un système de suivi financier pour l'ensemble des projets de l'entreprise et assurera le suivi des coûts, du financement et des subventions. Cette solution offre l'avantage d'être pleinement intégrée au système de gestion de l'entreprise et ainsi d'assurer l'intégrité et l'uniformisation des données.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'éliminer et/ou réduire les activités à valeur non ajoutée;
- D'améliorer le contrôle budgétaire des projets et le suivi des subventions;
- D'améliorer le «reporting» des projets et l'intégration des données.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	0,8	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,2
Non Capitalisable	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,0
Total	0,9	1,2	-	2,1	1,2									
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,9	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	1,2
Total	0,9	1,2	-	2,1	1,2									
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-06

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

FIN.14.00.03 / R-151-B / En attente d'attribution

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Développement

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. Les quantités d'équipements déployés et leur aménagement dans plusieurs stations de métro ne permettent pas de livrer de la manière la plus efficace les services billettiques requis dans certaines stations, principalement en périodes de pointe (début et fin de mois) et lors d'événements spéciaux. À cet effet, des actions sont en cours, notamment, pour améliorer l'aménagement afin d'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. Ce projet est complémentaire aux différentes actions en cours dont, entre autres, le Programme « Réno-Infrastructures Métro » et «Agrandissement de la station Vendôme ».

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- La poursuite du déploiement du nouveau rôle changeurs;
- La diminution des cas de «non validation» et ainsi augmenter les revenus;
- D'augmenter la satisfaction de la clientèle.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	2,2	1,2	1,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,8
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	2,2	1,2	1,2	0,4	-	5,0	2,8							
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,7	0,4	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,9
Gouvernement fédéral	1,1	0,6	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	1,4
Agglomération de Montréal	0,3	0,2	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,4
STM	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	2,2	1,2	1,2	0,4	-	5,0	2,8							
POURCENTAGE DE SUBVENTION													96%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-07

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850036/ R-850-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Performance

Nouveau

Téléphonie corporative

Le projet consiste à la modernisation du système téléphonique actuel. Il sera remplacé par un service de téléphonie IP dans les prochaines années à moindre coût et à qualité supérieure. Le service sera offert à 31 adresses civiques sur l'île de Montréal et couvrira environ 4 200 lignes téléphoniques.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De réduire les coûts d'exploitation de la téléphonie corporative;
- D'assurer un niveau de disponibilité du système;
- De maintenir au niveau actuel ou d'améliorer les délais d'intervention des équipes de support en téléphonie pour les appels de service.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	1,2	2,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	2,3
Non Capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	1,2	2,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	2,4
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,2	2,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	2,4
Total	1,2	2,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	2,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-08

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
350008/ R-138-A / 154-12-0446

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance

Migration du progiciel HASTUS à la version 2012

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

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

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

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'assurer la disponibilité des systèmes : toute panne majeure compromettrait de façon importante le service offert à la clientèle.
- D'améliorer le temps de chargement des horaires, de traiter un plus grand volume de données pour les optimisations et de produire plus rapidement les interfaces et rapports opérationnels et de contingence.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	7,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,4	0,3
Non Capitalisable	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	-
Total	8,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	0,3
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Gouvernement fédéral	4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	-
Agglomération de Montréal	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	-
STM	2,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,3
Total	8,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,5	0,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION														69%

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-09

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
370001/ R-806-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Performance

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 d'émettre les mesures de réduction du risque à mettre en place, ainsi qu'un indice de criticité permettant de prioriser les interventions à être effectuées.

Sur la base des indices de criticité établie lors de la phase 0 et suite aux recommandations particulières de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) 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.

BÉNÉFICES

Assurer la sécurité des employés dans l'utilisation et l'entretien des machines-outils.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non Capitalisable	1,9	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	0,2
Total	1,9	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	0,2
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,9	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	0,2
Total	1,9	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	0,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-10

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
370002/ R-827-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Performance

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 d'émettre les mesures de réduction du risque à mettre en place, ainsi qu'un indice de criticité permettant de prioriser les interventions à être effectuées.

Sur la base des indices de criticité établie lors de la phase 0 et suite aux recommandations particulières de la CNESST 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 destinées à une phase successive, 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.

BÉNÉFICES

Ce projet assurera la sécurité des employés dans l'utilisation et l'entretien des machines-outils.

(en millions de dollars)	2016 et avant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 et après	Total Projet	Total PI 2017-2026
INVESTISSEMENT														
Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non Capitalisable	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
Total	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
FINANCEMENT														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
Total	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0%	

Annexes

Annexe A

SOMMAIRE DES PROJETS EN PHASE D'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 au moment opportun; les montants présentés sont donc préliminaires.

Le montant prévu au cours des dix prochaines années est de 3,8 milliards de dollars, réparti parmi les principaux projets suivants :

<i>(en millions de dollars)</i>	10 ans 2017-2026	Total Projet
Réseau de bus		
Acquisition des bus hybrides 12 mètres	1 583,0	1 583,0
Acquisition des bus hybrides articulés 18 mètres	251,2	251,2
Nouveau centre de transport Mont-Royal	249,0	250,0
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI phase 2	87,4	87,4
Mise à niveau centre de transport Anjou	40,0	40,0
Programme Terminus	36,0	51,4
Acquisition des minibus du transport adapté	28,7	28,7
Terminus Fairview : implantation de mesures préférentielles et réaménagement du terminus	28,2	28,5
Plan de remplacement et addition des véhicules de service	27,9	27,9
Mise à niveau centre de transport Saint-Laurent	24,8	40,0
Plan de remplacement et additions des véhicules de services	23,2	23,2
Programme d'entretien majeur des infrastructures - phase III	15,0	75,0
Acquisition de minibus pour les navettes Or et la ligne 212	7,5	7,5
Mise à niveau Accès 2	6,2	6,2
Minibus navettes or et urbaines	2,9	2,9
Mise à niveau centre de transport Frontenac	0,8	40,0
Réseau de bus - TOTAL	2 411,6	2 542,7
Réseau du métro		
Réno-Systèmes - phase 5	729,0	802,0
Réno-Infrastructures - phase 3	400,0	400,0
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	104,0	210,0
Réno-Infrastructures - phase 4	45,0	500,0
Prolongation de la durée de vie des MR-73 (Entretien majeur) - phase II	12,6	81,2
Réno-systèmes - phase 6	10,0	1 000,0
Réseau du métro - TOTAL	1 300,5	2 993,2
Administratif		
Plan de maintien de la solution Opus - Phase 2	24,7	24,7
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information -PEPTI	24,6	24,6
Migration du progiciel Hastus - phase 2	12,3	12,3
Mise à niveau SAP	10,3	10,3
Billettique mobile	10,2	10,2
Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase III	5,0	5,0
Valorisation de l'information	3,1	3,1
Solution intégrée système horodateurs SAP	1,5	1,5
Administratif - TOTAL	91,7	91,7
GRAND TOTAL - PROJETS EN OPPORTUNITÉ	3 803,8	5 627,7

Annexe B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

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 la liste des principales pratiques de gestion présentement en vigueur.

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 précisant les objectifs qu'elle poursuit, les priorités qu'elle établit et les résultats attendus.

2. GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS (PG 3.10)

3. DIRECTIVE EN MATIÈRE DE CAPITALISATION [IMMOBILISATIONS (DS FIN 001)]

4. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

4.1 GESTION DES OPÉRATIONS DE TRÉSORERIE (PC 3.07)

- a) La gestion de la dette (DS FIN 004)
- b) La gestion des placements (DS FIN 005)
- c) La gestion des risques financiers (DS FIN 006)

4.2 Saine gestion des dépenses

- a) Réduction des dépenses
- b) Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation
- c) Gestion contractuelle (PC 4.09)
- d) Guide d'acquisition
- e) Plan de contrôle des projets d'investissement
- f) Guide de facturation interne des projets
- g) Modifications aux contrats octroyés par la Société et gestion des réserves pour contingences de contrat (PG 4.10)
- h) Contrôles internes financiers (PC 3.09)
- i) Code d'éthique
- j) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité

Annexe B

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

5. **GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES
(PC 1.17)**
6. **GESTION DE L'INFORMATION (PC 5.02)**
7. **PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE (PC 1.13)**
8. **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

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) ainsi que le récent Fonds pour les infrastructures du transport en commun (FITC).

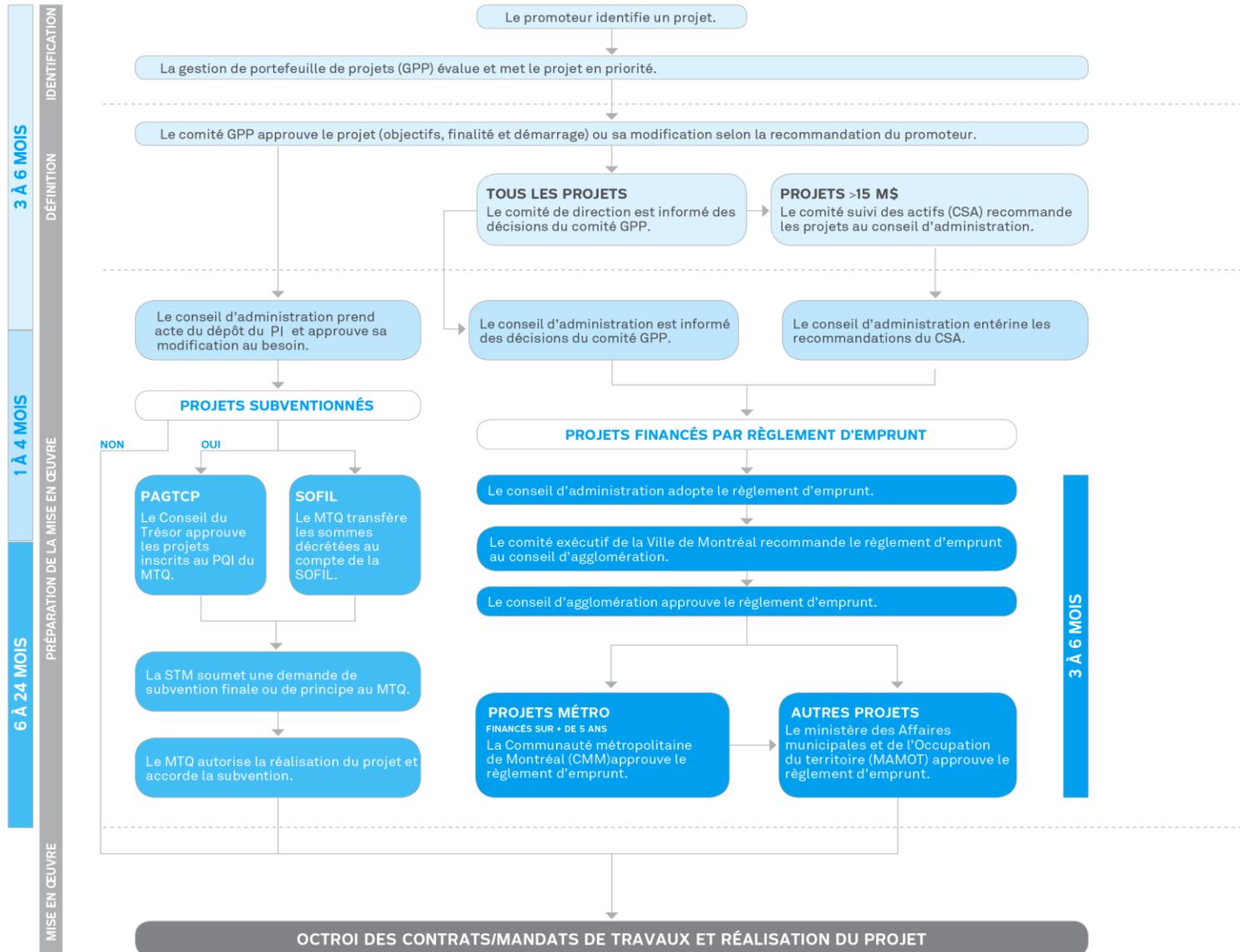
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMDET qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTMDET 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.

Annexe D

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET



Annexe E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports	
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 de 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 E

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

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

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 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 E

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	42,0 %
	Gouvernement provincial	43,0 %
	Agglomération de Montréal	15,0 %
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 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 E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

Le Fonds Chantiers Canada de 8,8 milliards de dollars a été créé dans le cadre du plan Chantiers Canada de 2007. Ses deux composantes sont le volet Grandes infrastructures et le volet Collectivités. Le 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 %

Annexe E

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS POUR LES INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT EN COMMUN (FITC)

Ce fonds permettra aux organismes de transport en commun du Québec de bénéficier de fonds fédéraux pour réaliser leurs projets.

Une première phase d'investissements totalisant 923,7 millions de dollars a donc été divulguée et elle couvre la période allant du 1er avril 2016 jusqu'au 31 mars 2018.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral	50 %
Définition du programme	Le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (FITC) fournira un financement à court terme pour contribuer à accélérer les investissements municipaux en vue d'appuyer la remise en état des réseaux de transport en commun, les nouveaux projets d'immobilisations, ainsi que la planification et les études portant sur les agrandissements à venir des réseaux de transport en commun, afin de favoriser l'élaboration de plans à long terme en matière de transport en commun..	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	Du 1 ^{er} avril 2016 au 31 mars 2018	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES ET TAUX	
	<p>Le financement fédéral total aux termes du FITC, provenant de toutes les sources, peut atteindre dans les provinces 50 % des coûts admissibles totaux pour chaque projet. Les bénéficiaires du financement continueront d'être assujettis aux règles sur le cumul dans le cadre des autres programmes fédéraux.</p> <p>Les investissements admissibles visent à répondre à des besoins prioritaires immédiats dans le secteur du transport en commun, qui permettront de renforcer les collectivités et qui favoriseront la croissance économique. Les investissements admissibles comprendront les suivants :</p>	

a. Les projets d'immobilisations visant la remise en état, l'optimisation et la modernisation des infrastructures de transport en commun, ou qui permettent d'améliorer l'efficacité, l'accessibilité et/ou la sécurité des infrastructures de transport en commun (y compris les travaux de remise en état ou d'amélioration des voies de guidage, des installations d'entretien et d'entreposage ou d'autres immobilisations existantes du réseau de transport en commun; la remise en état ou le remplacement du matériel roulant existant; et le remplacement ou l'amélioration des stations de transport en commun);

b. Les dépenses appuyant la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun;

c. Les dépenses à l'appui de la conception et de la planification de l'agrandissement des réseaux de transport en commun et des améliorations à apporter à ces derniers, notamment les mesures et les études relatives à la demande en transport et les projets pilotes portant sur des technologies novatrices et transformatrices;

d. Des projets d'agrandissement du réseau, y compris possiblement le transport actif, peuvent être financés s'ils peuvent être menés à terme dans les délais du programme et sous réserve de certains assouplissements accordés par le ministre au cas par cas. Tous les fonds non dépensés reviendraient au gouvernement fédéral.

e. Dans le cadre du FITC, les infrastructures sont définies comme étant des immobilisations corporelles publiques ou privées situées au Canada et destinées principalement à l'usage ou au profit du public, ainsi que les études de planification ou de faisabilité visant la résolution des problèmes liés aux infrastructures ou la diligence raisonnable.

f. Les coûts admissibles sont ceux qui sont considérés comme des coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre réussie d'un projet admissible, à l'exception des coûts qui sont clairement définis comme étant des coûts non admissibles à la section 11 – Coûts non admissibles. Les coûts des consultations des Autochtones, et le cas échéant, les coûts des locaux seront considérés comme des coûts admissibles.

g. Les coûts admissibles peuvent être engagés à compter du 1er avril 2016, mais pourront uniquement être remboursés par INFC après la signature d'une entente de financement entre INFC et le bénéficiaire, et sous réserve du respect des conditions décrites à la section 13 – Modalités de paiement.

h. Une fois que les ententes de financement fédéral-provincial/territorial auront été signées, les provinces et les territoires pourront utiliser jusqu'à 1 % des fonds reçus aux termes de chaque programme pour couvrir les coûts d'administration.

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CA	Centres d'attachement
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
CVAC	Chauffage, ventilation et air climatisé
DRH	Direction des ressources humaines
DS FIN	Directive sectorielle Finances
FCC	Fonds Chantiers Canada
FITC	Fonds pour les infrastructures du transport en commun
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GPP	Gestion de portefeuille de projets
GR	Grande Révision
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
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
PI	Programme 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 intégrée
SAP PM	Gestion de la maintenance (Plant Maintenance)
SCAD	Système de collecte automatique de données
SGT	Solution intégrée de gestion des talents
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRLB	Système radio à large bande
SST	Santé et sécurité au travail
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

stm.info



Extrait du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal
tenue le 24 octobre 2016 à 8 h 30
au par conférence téléphonique

CA-2016-311 ADOPTER LE PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS DE LA STM

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

ET CONSIDÉRANT la recommandation du directeur général

PROPOSÉ par monsieur Philippe Schnobb
APPUYÉ par monsieur Marvin Rotrand

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

d'adopter le Programme d'immobilisations de la Société pour les années 2017 à 2026, intitulé « PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2017-2026 » selon le document joint à la présente 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 25 octobre 2016

Christian Portelance
Secrétaire général adjoint