

ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

Le jeudi 29 novembre 2018

à 19 h

AVIS DE CONVOCATION

Montréal, le jeudi 15 novembre 2018

Prenez avis qu'une assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération est convoquée, à la demande du comité exécutif, pour **le jeudi 29 novembre 2018, à 19 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

Le greffier de la Ville
Yves Saindon, avocat

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

ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION

Le jeudi 29 novembre 2018

à 19 h

Veillez prendre connaissance de l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du jeudi 29 novembre 2018.

Veillez noter qu'une version électronique des dossiers accompagne cet ordre du jour et est accessible via la base de données sécurisée ADI, à l'exception de l'article 6.01 qui sera livré séance tenante.

Nous vous rappelons que la version papier des notes explicatives pour les documents budgétaires relatifs aux articles 30.01 à 30.10 vous a été remise lors de l'assemblée extraordinaire du 8 novembre 2018.



**Assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération
du jeudi 29 novembre 2018**

ORDRE DU JOUR

01 – Période de questions du public

01.01 Service du greffe

Période de questions du public

02 – Période de questions des membres du conseil

02.01 Service du greffe

Période de questions des membres du conseil

03 – Ordre du jour et procès-verbal

03.01 Service du greffe

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

03.02 Service du greffe

Approbation du procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération tenue le 8 novembre 2018

06 – Dépôt de rapports des commissions du conseil

06.01 Service du greffe

Dépôt du rapport de la Commission sur les finances et l'administration sur l'étude du budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) et du Programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes

30 – Administration et finances

30.01 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1183843021

Adoption du budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)

30.02 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1183843017

Adoption du programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)

30.03 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1183843019

Adoption du budget de 2019 de la Société de transport de Montréal

Compétence Transport collectif des personnes
d'agglomération :

30.04 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1183843018

Approbation du programme d'immobilisations 2019-2028 de la Société de transport de Montréal

Compétence Transport collectif des personnes
d'agglomération :

30.05 Service du greffe - 1182904003

Approbation du budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal

30.06 Service du greffe - 1182904004

Approbation du budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal

30.07 Service du greffe - 1182904005

Approbation du budget 2019 de l'Office municipal d'habitation de Montréal

30.08 Service du greffe - 1182904006

Approbation du budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance

30.09 Service du greffe - 1182904007

Approbation du budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau

30.10 Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale - 1183843023

Approbation des contributions financières aux organismes exerçant des activités relevant du conseil d'agglomération et la quote-part 2019 à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

30.11 Service du greffe - 1182904011

Décréter la publication d'un document explicatif du budget 2019 et du PTI 2019-2020-2021 pour l'exercice financier 2019 (volet agglomération)

**Procès-verbal de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération
de la Ville de Montréal du 8 novembre 2018
17 h**

**Séance tenue le jeudi 8 novembre 2018
Salle du conseil de l'hôtel de ville**

PRÉSENCES :

Mme Valérie Plante, Mme Manon Barbe, M. Dimitrios (Jim) Beis, M. John Belvedere, M. Alex Bottausci, M. Stephen Bouchard, à titre de représentant du maire de la Ville de Kikrland, M. George Bourelle, Mme Julie Brisebois, M. Mitchell Brownstein, M. Éric Alan Caldwell, M. François William Croteau, M. Robert Coutu, M. Benoit Dorais, Mme Rosannie Filato, Mme Nathalie Goulet, M. François Limoges, M. Normand Marinacci, M. Beny Masella, M. Peter McQueen, M. Sylvain Ouellet, M. Jocelyn Puzé, Mme Magda Popeanu, M. Edgar Rouleau, M. Philippe Roy, Mme Christina M. Smith, M. William Steinberg, Mme Émilie Thuillier, M. Morris Vesely et M. Ryan Young, à titre de représentant de la mairesse de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue

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

Mme Maria Tutino et Mme Maja Vodanovic

AUTRES PRÉSENCES :

M. Serge Lamontagne, Directeur général
Me Yves Saindon, Greffier de la Ville
Mme Line Comtois, analyste-rédactrice

La présidente d'assemblée déclare la séance ouverte et demande d'observer un moment de recueillement .

1 - Période de questions du public

La présidente d'assemblée appelle le point « Période de questions du public ».

Aucun citoyen ne s'étant inscrit, la présidente d'assemblée déclare la période de questions du public close.

2 - Période de questions des membres du conseil

La présidente d'assemblée appelle le point « Période de questions des membres du conseil ».

N'ayant aucune intervention de la part des membres du conseil, la présidente d'assemblée déclare la période de questions des membres du conseil close à 17 h 02.

CG18 0571

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

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

d'adopter l'ordre du jour de l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018 tel que livré aux membres du conseil, ainsi que l'avis de convocation de la présente séance.

Adopté à l'unanimité.

03.01

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de réunir, pour fins d'étude, les articles 30.01 à 30.05 de l'ordre du jour.

Adopté à l'unanimité.

CG18 0572

Dépôt du budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018 par sa résolution CE18 1827;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) qui sera adopté à une assemblée ultérieure.

Un débat s'engage.

Adopté à l'unanimité.

30.01 1183843021

CG18 0573

Dépôt du programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018 par sa résolution CE18 1829;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le Programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) qui sera adopté à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.02 1183843017

CG18 0574

Dépôt du budget de 2019 de la Société de transport de Montréal

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018 par sa résolution CE18 1837;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget de 2019 de la Société de transport de Montréal qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.03 1183843019

CG18 0575

Dépôt du programme d'immobilisations 2019-2028 de la Société de transport de Montréal

Vu la recommandation du comité exécutif en date 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1838;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le programme d'immobilisations 2018-2027 de la Société de transport de Montréal qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.04 1183843018

CG18 0576

Dépôt du budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1839;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.05 1182904003

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de réunir, pour fins d'étude, les articles 30.06 à 30.10 de l'ordre du jour.

Adopté à l'unanimité.

CG18 0577

Dépôt du budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1843;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.06 1182904004

CG18 0578

Dépôt du budget 2019 de l'Office municipal d'habitation de Montréal

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1840;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget 2019 de l'Office municipal d'habitation de Montréal qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.07 1182904005

CG18 0579

Dépôt du budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1841;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.08 1182904006

CG18 0580

Dépôt du budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1842;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer le budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau qui sera approuvé à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.09 1182904007

CG18 0581**Dépôt des contributions financières aux organismes exerçant des activités relevant du conseil d'agglomération et la quote-part 2019 à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)**

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1836;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer les contributions financières et la quote-part suivantes qui seront adoptées à une assemblée ultérieure, telles qu'indiquées :

- 1 - de verser selon les modalités usuelles les contributions financières et la quote-part prévues au budget 2019 de la Ville à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et aux organismes suivants :

Agence régionale de transport métropolitain	599 200 000 \$
Conseil des arts	18 450 000 \$
Société du parc Jean-Drapeau	14 128 400 \$
Bureau du taxi de Montréal	4 805 000 \$
Office municipal d'habitation de Montréal	585 000 \$
Corporation d'habitation Jeanne-Mance	12 000 \$
Communauté métropolitaine de Montréal - Volet équipements scientifiques Montréal	11 633 000 \$

- 2 - d'imputer cette dépense conformément aux informations financières inscrites au dossier décisionnel.

Adopté à l'unanimité.

30.10 1183843023

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de réunir, pour fins d'étude, les articles 30.11 à 30.15 de l'ordre du jour.

Adopté à l'unanimité.

CG18 0582**Dépôt d'une résolution visant à affecter des sommes à la réserve financière générale d'agglomération pour le service de l'eau (exercice financier 2019)**

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1832;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer la résolution suivante qui sera adoptée à une assemblée ultérieure.

RÉSOLUTION VISANT À AFFECTER DES SOMMES À LA RÉSERVE FINANCIÈRE GÉNÉRALE D'AGGLOMÉRATION POUR LE SERVICE DE L'EAU (EXERCICE FINANCIER 2019)

Il est résolu que les sommes mentionnées aux paragraphes a) à e), prises à même le fonds général et que les revenus mentionnés aux paragraphes f) et g), sont affectés à la réserve financière générale d'agglomération pour le service de l'eau;

- a) les sommes équivalentes à celles prélevées au moyen de la quote-part pour le service de l'eau;
- b) les sommes équivalentes à celles prélevées au moyen de la quote-part tarifaire pour l'alimentation en eau potable;
- c) les sommes équivalentes à celles prélevées au moyen de la quote-part tarifaire pour la fourniture de compteurs et la réalisation des activités déléguées afférentes;
- d) les sommes équivalentes à celles prélevées au moyen de toute quote-part exigée en vertu d'un règlement d'emprunt visant le financement de travaux afférents aux infrastructures d'eau potable et d'eaux usées, admissibles au volet grandes villes du Programme de subvention Fonds Chantiers Canada-Québec ou de tout paiement comptant effectué en vertu d'un tel règlement, le cas échéant;
- e) les sommes équivalentes à celles prélevées au moyen de toute quote-part exigée en vertu d'un règlement d'emprunt visant le financement de travaux afférents aux infrastructures d'eau potable et d'eaux usées, admissibles au Programme de transfert de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et de la contribution du Québec ou de tout paiement comptant effectué en vertu d'un tel règlement, le cas échéant.
- f) les revenus de toute subvention dédiée au service de l'eau;
- g) les revenus de tout mode de tarification exigé par le conseil d'agglomération pour la fourniture du service de l'eau.

Adopté à l'unanimité.

30.11 1183843012

CG18 0583**Dépôt d'une résolution visant à affecter des sommes à la réserve financière destinée à financer certaines dépenses en immobilisations de compétences d'agglomération**

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018, par sa résolution CE18 1831;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer la résolution suivante qui sera adoptée à une assemblée ultérieure.

RÉSOLUTION VISANT À AFFECTER DES SOMMES À LA RÉSERVE FINANCIÈRE DESTINÉE À FINANCER DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS D'AGGLOMÉRATION

Il est résolu que la somme de 136,7 M\$ prise à même le fonds général, conformément aux règles prévues par la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (RLRQ, chapitre E-20.001), est affectée à la réserve financière destinée à financer des dépenses en immobilisations d'agglomération.

Adopté à l'unanimité.

30.12 1183843015

CG18 0584**Dépôt d'une résolution établissant la quote-part générale et d'autres quotes-parts (exercice financier de 2019)**

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018 par sa résolution CE18 1833;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer la résolution suivante qui sera adoptée à une assemblée ultérieure.

RÉSOLUTION ÉTABLISSANT LA QUOTE-PART GÉNÉRALE ET D'AUTRES QUOTES-PARTS (EXERCICE FINANCIER DE 2019)

Vu les articles 118.79 et 118.80 de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* (RLRQ, chapitre E-20.001) (ci-après désignée la « Loi »);

Vu l'Arrêté du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du 21 juillet 2017 remplaçant l'Arrêté de la ministre des Affaires municipales et des Régions du 26 novembre 2008 concernant les règles permettant d'établir le potentiel fiscal des municipalités liées de l'agglomération de Montréal aux fins de la répartition des dépenses d'agglomération (ci-après désigné « l'arrêté ») pris en vertu de l'article 118.80 de la Loi;

1. Dans la présente résolution, les mots suivants signifient :

« municipalité liée » : une municipalité énumérée à l'article 4 de la Loi;

« potentiel fiscal de 2019 » : le potentiel fiscal pour l'exercice de 2019 aux fins de la répartition des dépenses d'agglomération de la municipalité centrale, établi selon les règles prescrites par l'arrêté.

2. Aux fins du financement de dépenses faites par la municipalité centrale dans l'exercice d'une compétence d'agglomération, il sera perçu des municipalités liées les quotes-parts suivantes, établies sur la base du potentiel fiscal de 2019 :

- 1° la quote-part générale qui finance toute dépense qui ne fait pas l'objet d'un autre mode de financement;
- 2° la quote-part pour le service de l'eau qui finance toute dépense relative au service de l'eau qui ne fait pas l'objet de la quote-part tarifaire pour l'alimentation en eau potable, de la quote-part tarifaire pour la fourniture de compteurs et la réalisation des activités déléguées afférentes ou d'un autre mode de financement;
- 3° la quote-part pour le service des premiers répondants qui finance les dépenses liées à l'exercice de l'élément de sécurité publique que constitue le service des premiers répondants. La Ville de Côte-Saint-Luc n'est pas une municipalité liée pour la répartition de ces dépenses;
- 4° la quote-part pour le financement du déficit d'un exercice financier antérieur qui finance le déficit d'agglomération constaté au 31 décembre 2017.

3. Les quotes-parts établies conformément à l'article 2 sont présentées à l'annexe A.

4. La présente résolution s'applique à l'exercice financier de 2019.

ANNEXE A**QUOTES-PARTS PAR VILLES LIÉES**

ANNEXE A
QUOTES-PARTS PAR VILLES LIÉES

Pourcentages contributifs pour les quotes-parts 2019

Villes liées	<u>Quotes-parts</u>	<u>Quotes-parts</u>
	- Générales - Service de l'eau - Déficit exercice(s) antérieur(s)	Premiers répondants
Ville de Montréal	82,87927 %	83,83120 %
Villes reconstituées	17,12073 %	16,16880 %
Baie d'Urfé	0,49369 %	0,49936 %
Beaconsfield	0,85222 %	0,86201 %
Côte-Saint-Luc	1,13553 %	s.o.
Dollard-des-Ormeaux	1,67665 %	1,69590 %
Dorval	2,91435 %	2,94782 %
Hampstead	0,40341 %	0,40804 %
L'Île-Dorval	0,00286 %	0,00289 %
Kirkland	1,19269 %	1,20638 %
Mont-Royal	2,13112 %	2,15559 %
Montréal-Est	0,70019 %	0,70823 %
Montréal-Ouest	0,23485 %	0,23755 %
Pointe-Claire	2,61287 %	2,64288 %
Senneville	0,13746 %	0,13904 %
Sainte-Anne-de-Bellevue	0,30303 %	0,30651 %
Westmount	2,32982 %	2,35658 %
Agglomération de Montréal	100,00000 %	100,00000 %

Adopté à l'unanimité.

30.13 1183843008

CG18 0585

Demande de dérogation temporaire pour 2019 de la limite d'endettement, telle qu'elle est définie à la Politique de gestion de la dette

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 8 novembre 2018 par sa résolution CE18 1848;

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de déposer la demande de dérogation temporaire pour 2019 de la limite du ratio d'endettement, tel qu'elle est définie à la Politique de gestion de la dette, jusqu'à un maximum de 115 %, qui sera adoptée à une assemblée ultérieure.

Adopté à l'unanimité.

30.14 1183894003

CG18 0586

Mandat à la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude du budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) et du Programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes

Il est proposé par M. François Limoges

appuyé par M. Benoit Dorais

Et résolu :

de mandater la Commission sur les finances et l'administration pour l'étude du budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) et du Programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes.

Adopté à l'unanimité.

30.15

CG18 0587

Avis de motion et dépôt - Règlement établissant les modalités de paiement des quotes-parts par les municipalités liées (exercice financier 2019)

AVIS DE MOTION ET DÉPÔT D'UN PROJET DE RÈGLEMENT

Avis de motion est donné par M. François Limoges de l'inscription pour adoption à une séance ultérieure du conseil d'agglomération du projet de règlement intitulé « Règlement établissant les modalités de paiement des quotes-parts par les municipalités liées (exercice financier 2019) », lequel est déposé avec le dossier décisionnel.

41.01 1183843007

CG18 0588

Avis de motion et dépôt - Règlement concernant la quote-part tarifaire pour l'alimentation en eau potable (exercice financier 2019)

AVIS DE MOTION ET DÉPÔT D'UN PROJET DE RÈGLEMENT

Avis de motion est donné par M. François Limoges de l'inscription pour adoption à une séance ultérieure du conseil d'agglomération du projet de règlement intitulé « Règlement concernant la quote-part tarifaire pour l'alimentation en eau potable (exercice financier 2019) », lequel est déposé avec le dossier décisionnel.

41.02 1183843009

CG18 0589

Avis de motion et dépôt - Règlement modifiant le Règlement sur les dépenses mixtes (RCG 06-054)

AVIS DE MOTION ET DÉPÔT D'UN PROJET DE RÈGLEMENT

Avis de motion est donné par M. François Limoges de l'inscription pour adoption à une séance ultérieure du conseil d'agglomération du projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement sur les dépenses mixtes (RCG 06-054) », lequel est déposé avec le dossier décisionnel.

41.03 1183843013

CG18 0590

Avis de motion et dépôt - Règlement sur les tarifs de l'agglomération de Montréal (exercice financier 2019)

AVIS DE MOTION ET DÉPÔT D'UN PROJET DE RÈGLEMENT

Avis de motion est donné par M. François Limoges de l'inscription pour adoption à une séance ultérieure du conseil d'agglomération du projet de règlement intitulé « Règlement sur les tarifs de l'agglomération de Montréal (exercice financier 2019) », lequel est déposé avec le dossier décisionnel.

41.04 1185205006

À 17 h 16, tous les points de l'ordre du jour ayant été étudiés, la présidente d'assemblée déclare l'assemblée levée.

Manon Barbe
Présidente d'assemblée

Yves Saindon
Greffier de la Ville

Toutes les résolutions ci-dessus relatées sont approuvées.

Valérie PLANTE
Mairesse

Article 6.01

Dépôt du rapport de la Commission sur les finances et l'administration sur l'étude du budget 2019 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) et du Programme triennal d'immobilisations 2019-2021 de la Ville de Montréal (Volet agglomération) ainsi que les budgets de certaines sociétés paramunicipales et autres organismes

Ce document sera livré séance tenante.



(1)

Dossier # : 1183843021

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire et fiscale
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Adopter les prévisions budgétaires 2019 des activités de fonctionnement relevant du conseil d'agglomération

Il est recommandé :

- d'adopter les prévisions budgétaires 2019 des activités de fonctionnement relevant du conseil d'agglomération.

Signé par Serge LAMONTAGNE **Le** 2018-11-07 09:12

Signataire :

Serge LAMONTAGNE

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1183843021

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire et fiscale
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Adopter les prévisions budgétaires 2019 des activités de fonctionnement relevant du conseil d'agglomération

CONTENU

CONTEXTE

Adopter les prévisions budgétaires 2019 des activités de fonctionnement relevant du conseil d'agglomération.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG18 0018 - 25 janvier 2018 - Adoption du budget 2018 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG16 0672 - 16 décembre 2016 - Adoption du budget 2017 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG15 0729 - 10 décembre 2015 - Adoption du budget 2016 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG14 0549 - 12 décembre 2014 - Adoption du budget 2015 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG14 0045 - 20 février 2014 - Adoption du budget 2014 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG12 0449 - 13 décembre 2012 - Adoption du budget 2013 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG11 0409 - 16 décembre 2011 - Adoption du budget 2012 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG10 0471 - 17 décembre 2010 - Adoption du budget 2011 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)
- CG10 0020 - 26 janvier 2010 - Adoption du budget 2010 de la Ville de Montréal (Volet agglomération)

DESCRIPTION

S. o.

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

Loi des cités et villes et Charte de la Ville de Montréal.

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

Eugénie BONIN
Agente de recherche

Tél : 872-8535
Télécop. : 872-3145

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-10-29

Gildas S. GBAGUIDI
Chef de division - Planification budgétaire

Tél : 514 872-1293
Télécop. : 514 872-3145

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
DIRECTION**

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

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2018-11-05

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves COURCHESNE
Trésorier et directeur du Service des finances

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2018-11-05

Pour accéder au budget 2019 de la Ville de Montréal, nous vous invitons à vous rendre sur le site du Service des finances à l'adresse suivante :

[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=43,55517618&_dad=portal
&_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=43,55517618&_dad=portal&_schema=PORTAL)



Dossier # : 1183843017

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
Projet :	-
Objet :	Adopter le programme triennal d'immobilisations 2019-2021 du conseil d'agglomération.

Il est recommandé :

- d'adopter le Programme triennal d'immobilisations 2019-2021 du conseil d'agglomération.

Signé par Serge LAMONTAGNE **Le** 2018-11-07 09:10

Signataire :

Serge LAMONTAGNE

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1183843017

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
Projet :	-
Objet :	Adopter le programme triennal d'immobilisations 2019-2021 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 2019-2021. Ce programme dresse l'ensemble des dépenses d'investissement et le mode de financement des projets d'immobilisations relevant de la compétence du conseil d'agglomération.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG18 0094 - 14 février 2018 - Adoption du programme triennal d'immobilisations 2018-2020 de la Ville de Montréal (volet agglomération)
- CG16 0652 - 29 novembre 2016 - Adoption du programme triennal d'immobilisations 2017-2019 de la Ville de Montréal (volet agglomération)
- 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 2019-2021 du conseil d'agglomération prévoit des investissements de 2 127,7 M\$ au cours des trois prochaines années, dont 702,1 M\$ en 2019. Il est à noter que le montant à la charge des contribuables se chiffre à 615,1 M\$ pour 2019 et totalise 1 876,9 M\$ pour la période de 2019-2021.

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

Marie-Natacha SAINT-JEAN
Conseillère Budgétaire

Tél : 514 872-5864
Télécop. : 514 872-3145

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-10-29

Philippe BRILLANT
Chef de division - Plan d'investissement

Tél : 514 872-2238
Télécop. : 514 872-3145

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
DIRECTION**

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

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

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2018-11-06

Yves COURCHESNE
Trésorier et directeur du Service des finances

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2018-11-06

Pour accéder au PTI 2019-2021 de la Ville de Montréal, nous vous invitons à vous rendre sur le site du Service des finances à l'adresse suivante :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=43,4169914&_dad=portal&_schema=PORTAL



Dossier # : 1183843019

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire et fiscale
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Transport collectif des personnes
Projet :	-
Objet :	Adopter le budget de 2019 de la Société de transport de Montréal

Il est recommandé :

- d'adopter le budget de 2019 de la Société de transport de Montréal.

Signé par Serge LAMONTAGNE **Le** 2018-11-07 09:05

Signataire :

Serge LAMONTAGNE

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1183843019

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire et fiscale
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Transport collectif des personnes
Projet :	-
Objet :	Adopter le budget de 2019 de la Société de transport de Montréal

CONTENU

CONTEXTE

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

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG18 0019 - 25 janvier 2018 - Adoption du budget 2018 de la Société de transport de Montréal
- CG16 0673 - 16 décembre 2016 - Adoption du budget 2017 de la Société de transport de Montréal
- CG15 0730 - 10 décembre 2015 - Adoption du budget 2016 de la Société de transport de Montréal
- CG14 0550 - 12 décembre 2014 - Adoption du budget 2015 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

DESCRIPTION

Le budget 2019 de la STM s'élève à 1,5 G\$. Les dépenses prévues sont en hausse de 69,9 M\$, soit une augmentation de 5,0 % par rapport au budget 2018. Cette augmentation est répartie de la façon suivante entre trois composantes. La première composante est la hausse des dépenses courantes, pour 33,3 M\$. Celle-ci est en grande partie attribuable à l'indexation des salaires (24,6 M\$). La seconde composante est la hausse des dépenses liées aux immobilisations, pour 21,9 M\$. Celle-ci reflète un accroissement de 9,4 M\$ du service de la dette net, une hausse de 6,3 M\$ du budget spécial d'exploitation pour les dépenses non capitalisables des projets, ainsi que des coûts récurrents de ces projets, pour 6,2 M\$. La dernière composante est la hausse des dépenses en ajouts et améliorations de service, pour 14,7 M\$, qui se traduit par une hausse de 1,9 millions de kilomètres supplémentaires parcourus dans le réseau du métro, par un ajout de 83 400 heures de service dans le réseau des bus et par 244 000 déplacements supplémentaires en transport adapté.

L'agglomération de Montréal maintient son engagement envers le transport collectif en allouant en 2019 à l'ARTM une contribution en hausse de 24,9 M\$ par rapport à 2018, ce qui correspond à une augmentation de 4,3 %. La contribution versée par l'agglomération de Montréal à l'ARTM finance une partie des services offerts par la STM, la contribution SOFIL-STM et une partie des services offerts par exo.

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

ASPECT(S) FINANCIER(S)

La contribution la Ville de Montréal à l'ARTM est inscrite au dossier 1183843023 « Contributions financières 2019 - Sociétés paramunicipales et autres organismes ».

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

Christian C NADEAU
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-7656
Télécop. : 514 872-3145

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-10-29

Gildas S. GBAGUIDI
Chef de division - Planification budgétaire

Tél : 514 872-1293
Télécop. : 514 872-3145

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

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

Tél : 514 872-3219
Approuvé le : 2018-11-05

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Yves COURCHESNE
Trésorier et directeur du Service des finances

Tél : 514 872-6630
Approuvé le : 2018-11-05

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

tenue le 25 octobre 2018

au par voie de conférence téléphonique

CA-2018-166 ADOPTER LE BUDGET DE LA STM POUR L'EXERCICE FINANCIER 2019

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification et finances

ET CONSIDÉRANT la recommandation du directeur général

PROPOSÉ par monsieur Philippe Schnobb

APPUYÉ par monsieur Craig Sauvé

ET UNANIMEMENT

Il est

RÉSOLU

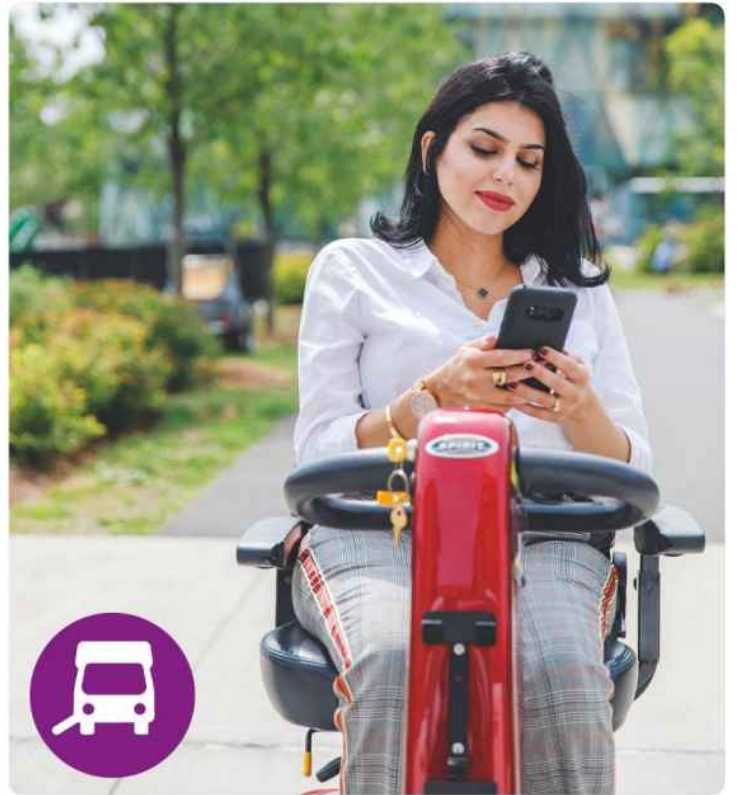
1° d'adopter le budget de la Société de transport de Montréal pour l'exercice financier 2019 pour des revenus et des dépenses équivalant à **1 460 900 000 \$** selon le document joint à la recommandation;

2° de transmettre le document présentant le budget 2019 à la Ville de Montréal aux 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.

Me Frédérick Roussel
Secrétaire corporatif adjoint

Date :



**BUDGET
2019**

AZUR



CREMAZIE

GOVERNMENT FINANCE OFFICERS ASSOCIATION

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

ATTRIBUÉ À LA

**Société de transport de Montréal
Québec**

pour l'exercice financier 2017*
1^{er} janvier 2017



Directeur général

**PRIX D'EXCELLENCE POUR LA PRÉSENTATION DES DOCUMENTS BUDGÉTAIRES pour une 8^e année
Government Finance Officers Association (GFOA)**

La GFOA, qui regroupe des représentants gouvernementaux des États-Unis et du Canada, a décerné à la Société de transport de Montréal (STM) le **Prix d'excellence pour la présentation des documents budgétaires** de l'exercice financier débutant le 1^{er} janvier 2017.

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

Le prix d'excellence est attribué pour une seule année. La STM croit que le présent document budgétaire respecte les mêmes critères et compte le soumettre au concours du prix d'excellence de 2019.

* L'exercice financier 2018 est en cours d'évaluation.

APPROUVÉ PAR

Le conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal,
le 25 octobre 2018

PRÉPARÉ PAR

La direction Finances,
Direction exécutive - Planification et finances

AVEC LA COLLABORATION DE

La direction Marketing et communications
Direction exécutive - Expérience client et Activités commerciales

Remerciements

Au nom de la direction exécutive Planification et finances, nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du Budget 2019, notamment les gestionnaires, les employés impliqués et plus particulièrement ceux de la direction Finances.

Cette année, des efforts supplémentaires ont dû être déployés afin de s'harmoniser et de rendre cohérent cet exercice budgétaire avec le Plan stratégique organisationnel 2025 et la nouvelle gouvernance métropolitaine.

Votre collaboration, votre efficacité, votre engagement et vos précieux efforts ont été particulièrement importants afin de surmonter les nombreux défis pour atteindre l'équilibre et nous permettre de vous présenter le livre du budget 2019.



A handwritten signature in black ink that reads "Linda Lebrun". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

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

NOTE LIMINAIRE

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

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

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2017 de la nouvelle gouvernance du transport collectif, la majorité des revenus usuels de la STM, soit les revenus-clients, les subventions du gouvernement du Québec liées à l'exploitation, les contributions régionales ainsi que la contribution municipale sont remplacés par un revenu provenant de l'ARTM.

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

TABLE DES MATIÈRES

Mot des dirigeants	8
Faits saillants	9
La STM en bref	15
Le Plan stratégique organisationnel	27
Transgesco S.E.C.	35
Processus budgétaire	37
Analyse des revenus et des dépenses	40
Prévisions par mode de transport	47
Présentation des unités administratives	53
Perspectives financières en matière d'investissements	65
Autres indicateurs	75
Annexes	84
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	105

MOT DES DIRIGEANTS

La Société de transport de Montréal est en pleine croissance et le contexte est très favorable au transport collectif. Dans les prochaines années, la STM accueillera 300 bus supplémentaires et 17 nouveaux trains AZUR. Elle agrandira des centres de transport existants, en construira de nouveaux et réalisera le prolongement de la ligne bleue, tout en poursuivant les investissements massifs afin de maintenir le réseau en bon état, une condition de base à un service de qualité. Tous ces investissements permettent à l'entreprise d'être en avance sur plusieurs des objectifs qu'elle s'est fixés dans son Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) qui vise l'excellence en mobilité.

C'est dans ce contexte favorable que la STM présente un budget 2019 de près de 1,5 G\$. En vertu de la nouvelle gouvernance des transports dans la région métropolitaine en vigueur depuis juin 2017, c'est l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui assure la rémunération de STM.

Le budget 2019 propose une augmentation de plus de 83 000 heures de service pour le réseau des bus, soit une hausse de 1,6 % par rapport au budget 2018. La STM poursuit ses efforts du côté du transport adapté avec un bond de près de 6 % qui permettra de fournir 244 000 déplacements supplémentaires. Dans le métro, le niveau de service augmentera de 2,2 % comparativement à 2018. Concrètement, à compter de mars 2019, la STM offrira, en semaine, un service 5 minutes max sur les lignes orange et verte, en plus de réduire les intervalles entre les trains en pointe du matin sur ces mêmes lignes.

L'amélioration de l'expérience client étant au cœur des préoccupations de l'entreprise, ces bonifications de service seront accompagnées de différentes mesures comme l'installation de 264 nouveaux abribus qui portera le total à 1 595 incluant 120 abribus numériques. La STM poursuivra également le déploiement du réseau sans fil avec 9 nouvelles stations connectées sur la ligne verte, ce qui portera le total à 59 à la fin de 2019. Notons aussi la poursuite des travaux en vue de rendre accessibles les stations de métro. En 2019, des ascenseurs dans les stations Jean-Drapeau et Jean-Talon (ligne bleue) seront mis en service.

Le budget 2019 permet de faire progresser le PSO 2025 au plus grand bénéfice des clients. Ceci est rendu possible grâce au soutien indéfectible de l'agglomération de Montréal et des gouvernements supérieurs, à l'appui de l'ARTM et surtout au professionnalisme de tous nos employés.



Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration



Luc Tremblay, CPA, CA
Directeur général

FAITS SAILLANTS

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus provenant de l'ARTM

Rémunération liée à l'exploitation	1 263 294	
Contribution aux immobilisations	<u>149 902</u>	1 413 196

Autres revenus d'exploitation

Quote-part - Transgesco S.E.C.	35 705	
Autres revenus	<u>11 999</u>	47 704

Total des revenus

1 460 900

DÉPENSES

(en milliers de dollars)

Dépenses liées à l'exploitation

Rémunération	986 338	
Biens et services	<u>324 660</u>	1 310 998

Dépenses liées aux immobilisations

Service de la dette net	134 133	
Budget spécial d'exploitation	<u>15 769</u>	149 902

Total des dépenses

1 460 900

FAITS SAILLANTS

Un contexte favorable au transport collectif

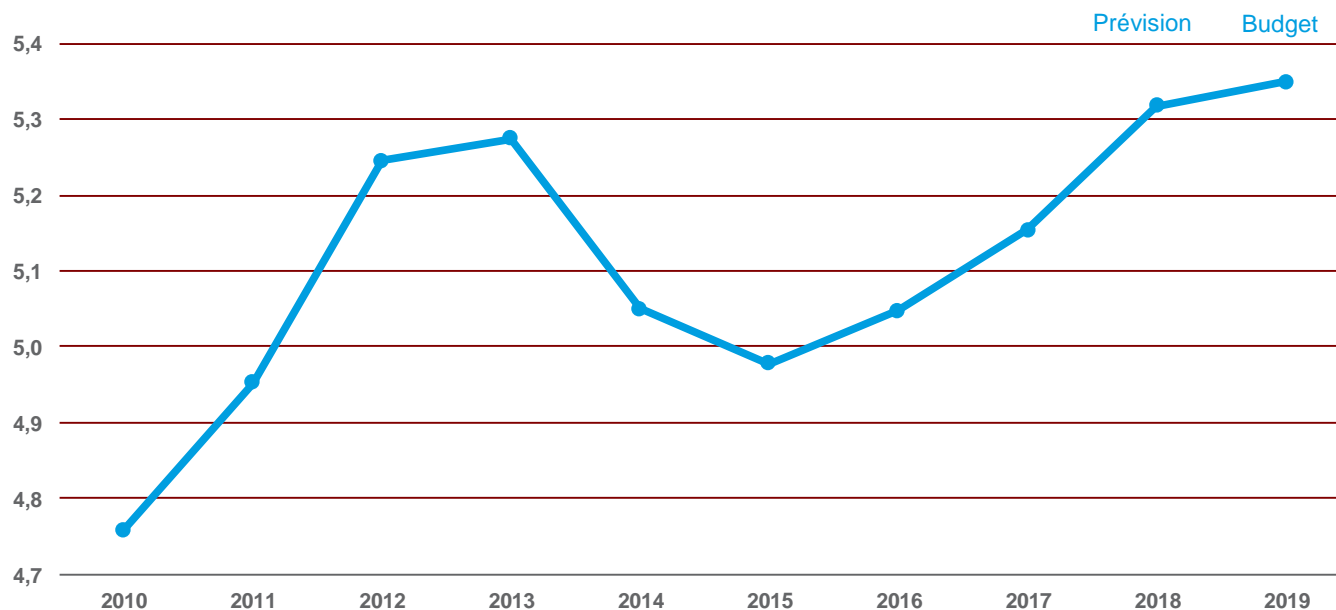
Le PSO 2025, avec comme vision l'excellence en mobilité, demeure l'assise de ce budget qui comporte plusieurs améliorations de l'expérience client. Le budget 2019, qui s'élève à 1,5 milliard de dollars, prévoit des hausses de service tant au réseau des bus qu'au réseau du métro. La STM s'assure également de continuer à répondre intégralement à la croissance de la demande dans le secteur du transport adapté (TA), et ce, malgré un déficit au niveau du financement de ce service.

► POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU BUS

Du côté des bus, des investissements significatifs au cours des dernières années de plus de 5 millions de dollars ont été effectués pour ajouter des autobus à des endroits stratégiques sur le réseau afin de réduire l'entassement des clients et les effets de la congestion routière. Dans les faits, 83 400 heures de service seront ajoutées au budget, ce qui portera le total à 5,3 millions d'heures. De plus, 1,6 million de dollars sera consacré au plan d'entretien des bus et 125 nouveaux bus hybrides viendront remplacer des bus au diesel au cours de l'année. Il s'agit de bus moins polluants, climatisés, plus confortables, ayant deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant et munis de ports USB avec comme seul objectif d'améliorer l'expérience de notre clientèle. La STM poursuivra en 2019 son virage vers l'électrification du réseau en suivant de près les projets d'acquisition de bus électriques lancés en 2018. Quoique modeste en termes de coûts d'exploitation additionnels pour l'année 2019, cette dernière sera tout de même une année charnière dans la poursuite de ses préparatifs en lien avec la stratégie communiquée en 2018 lui permettant d'accueillir et d'entretenir progressivement les 300 nouveaux bus à compter de l'année 2020. Finalement, un exercice de consultation sur la refonte du réseau des bus, amorcé en 2018, se poursuivra en 2019.

HEURES DE SERVICE BUS

(en millions d'heures)



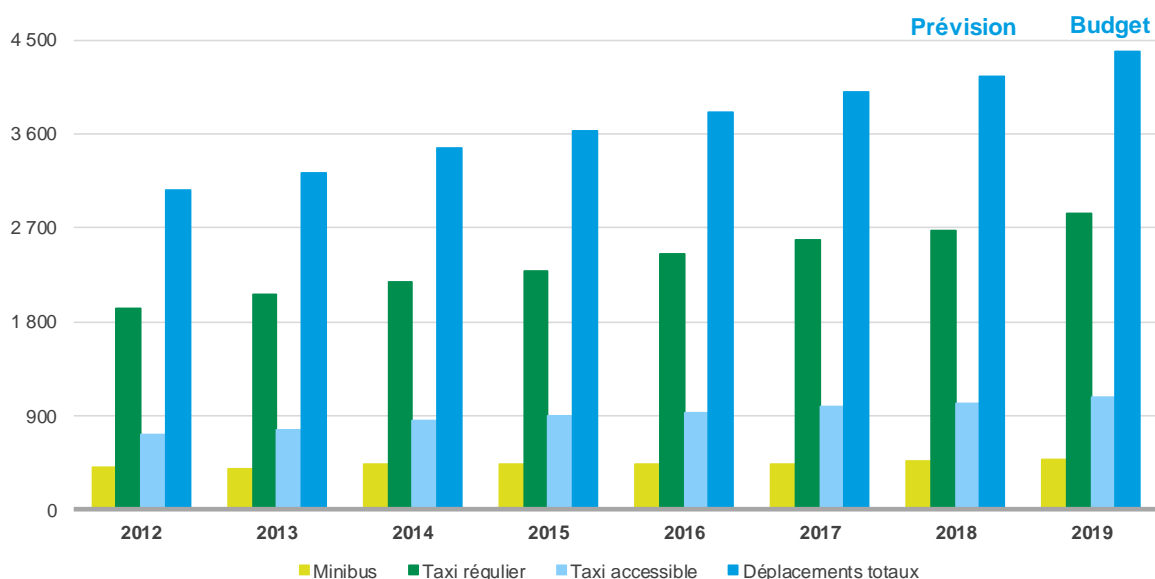
FAITS SAILLANTS

► SOUTENIR LA CROISSANCE DU TRANSPORT ADAPTÉ

En transport adapté, ce sont près de 32 000 clients ayant des limitations fonctionnelles que la STM accompagne dans leurs déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie à l'aide de 86 minibus de la STM et de 14 intermédiaires de services de taxis réguliers et accessibles. Pour 2019, nous prévoyons 244 000 déplacements additionnels pour un total de 4,4 millions, soit une hausse de près de 6 %. Fidèle à sa clientèle, la STM continue de répondre à la forte demande en absorbant les coûts liés à la hausse importante des déplacements.

ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS AU TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de déplacements)



► AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE CLIENT DANS LE BUS ET LE TRANSPORT ADAPTÉ

Les clients ont accès aux horaires en temps réel grâce au système iBUS; les horaires en temps réel sont présentement offerts sur le site web, le site web mobile et les applications partenaires Transit et Chrono. La STM a dévoilé en août dernier l'implantation du système qui permet de débiter graduellement la livraison du service en temps réel au transport adapté avec la nouvelle salle de contrôle. L'implantation d'EXTRA Connecte, qui nécessite un investissement total de 24 M\$, contribuera significativement à l'amélioration de l'expérience client, tout en assurant la pérennité de ce service en croissance. La STM complètera en 2019 l'implantation de ce projet de système de gestion des déplacements en temps réel en branchant non seulement les minibus, mais également le parc des fournisseurs de taxis. À terme, cet outil permettra d'informer la clientèle de l'arrivée imminente du véhicule, de même que d'optimiser davantage l'utilisation des ressources financières et véhiculaires. Ces nouvelles améliorations s'ajoutent à celles déjà mises en place depuis 2017 qui permettent notamment aux clients d'obtenir des informations personnalisées liées à leurs déplacements, des rappels la veille pour les déplacements du lendemain par texto, courriel ou téléphone ou des notifications en cas d'annulations de déplacements lors d'événements hors du contrôle de la STM.

Notons également que 264 nouveaux abribus seront installés sur le réseau en 2019 portant le total à 1 595 abribus dont 120 abribus numériques.

FAITS SAILLANTS

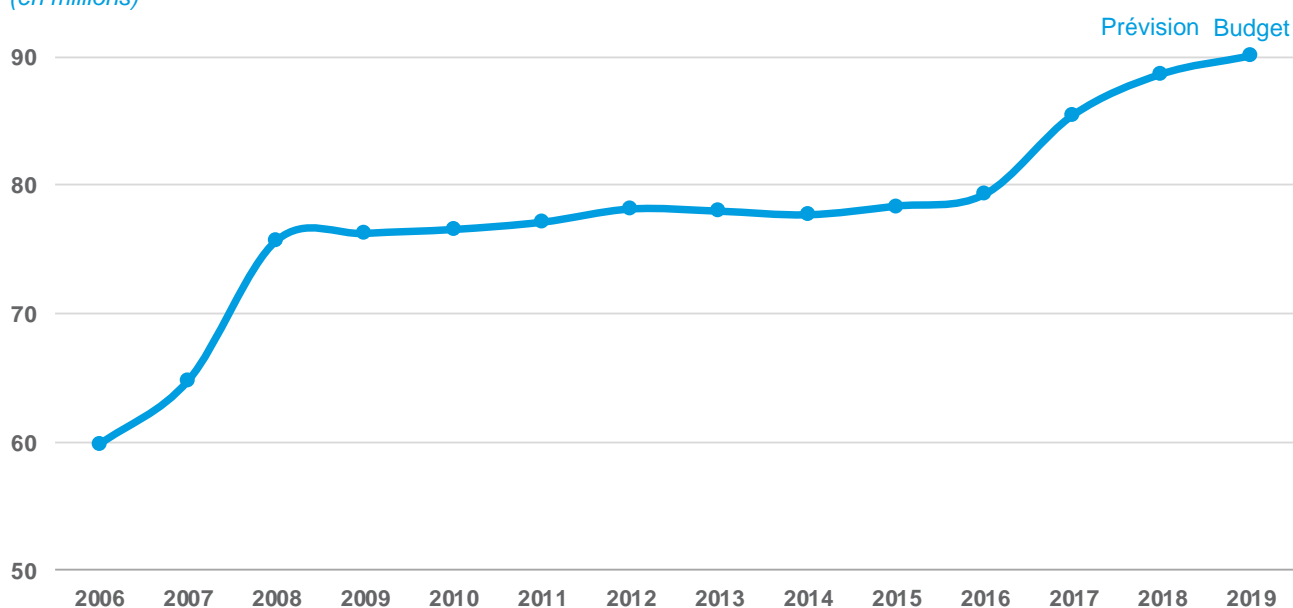
► AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DU RÉSEAU DU MÉTRO

Du côté métro, la STM procédera à une hausse de 2,2 % du service grâce à l'ajout de 1,9 million de km parcourus. En tout, ce seront 90,1 millions de km-voiture qui seront parcourus au cours de l'année 2019, un nouveau record. Concrètement, à compter de mars 2019, la STM offrira, en semaine, un service 5 minutes max sur les lignes orange et verte, en plus de réduire les intervalles entre les trains en pointe du matin sur ces mêmes lignes.

Au début 2019, la STM aura complété le déploiement de ses 54 trains AZUR qui peuvent accueillir jusqu'à 8 % plus de voyageurs. En plus de ceux qui desservent l'ensemble de la ligne orange, 10 trains AZUR circuleront sur la ligne verte permettant ainsi à plus de clients de profiter de cette expérience unique. L'ajout de 17 trains AZUR additionnels dont la première livraison est prévue à compter du printemps 2020 viendra bonifier le service sur la ligne verte qui sera, à terme, desservie à 90 % par des trains AZUR.

KILOMÉTRAGE AU RÉSEAU DU MÉTRO

(en millions)



► AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE CLIENT DANS LE MÉTRO

En plus des ajouts de service, la STM ira plus loin dans l'amélioration de l'expérience client avec la poursuite du déploiement du réseau cellulaire dans 9 nouvelles stations, portant ainsi le total à 59 stations sur les 68 du réseau complet. De plus, la mise en place de 15 stations Espace client en 2018 et le déploiement de 53 stations « service + » permettront à la clientèle d'avoir accès plus facilement à un service après-vente. Ainsi, les changeurs pourront répondre, à partir de leur loge, aux différents besoins exprimés par les clients plutôt que les diriger vers un centre de service à la clientèle. De plus, la nouvelle signalétique sera déployée dans 7 stations. Finalement, des ressources financières additionnelles sont prévues en 2019 pour le soutien aux déplacements sur les quais des stations, pour le nettoyage des planchers des voitures de métro et pour la rénovation des escaliers mécaniques.

La STM poursuit également le déploiement du Programme accessibilité qui vise à accélérer la mise en place d'ascenseurs dans les stations de métro. À la fin de l'année 2018, deux autres stations (Du Collège et Honoré-Beaugrand) seront équipées d'ascenseurs, ce qui portera le total des stations accessibles à 14 et avec la station Jean-Drapeau en 2019, le total prévu sera de 15 stations. La cible prévue dans le Plan stratégique organisationnel est de 41 stations accessibles d'ici 2025.

FAITS SAILLANTS

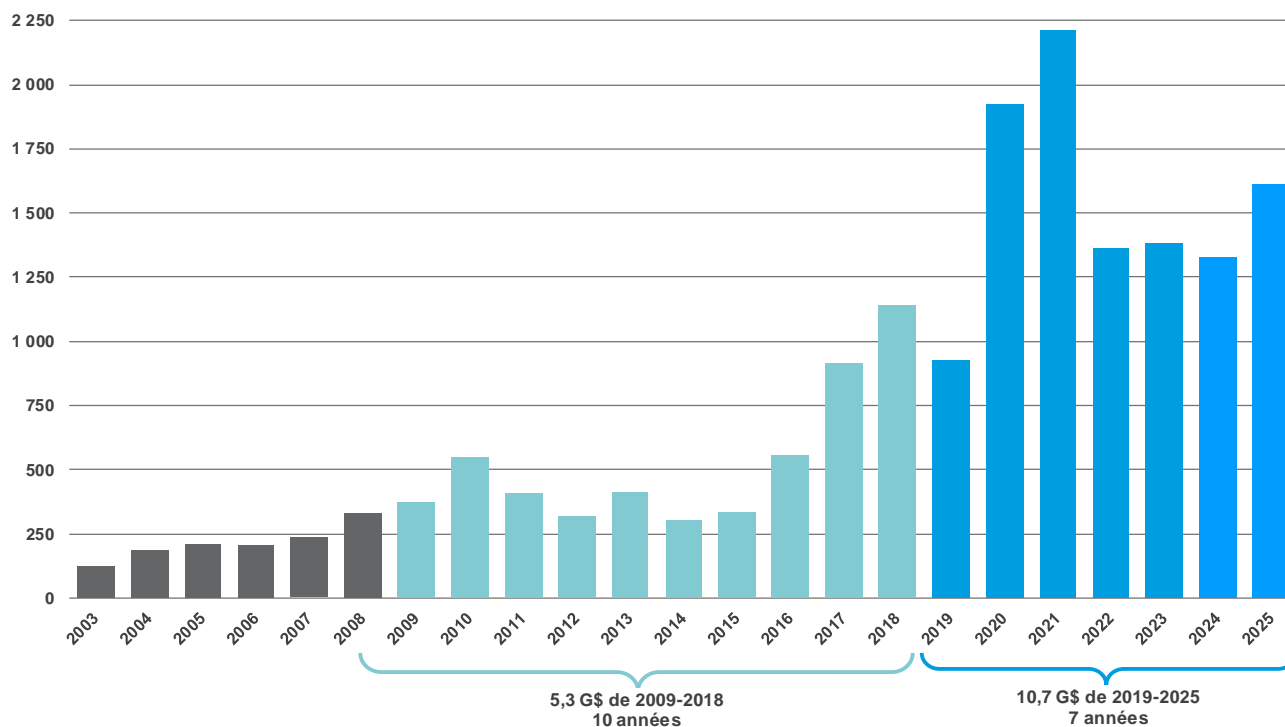
► CONTRÔLE DES DÉPENSES

Le budget 2019 prévoit donc de nombreux ajouts de service et diverses mesures pour améliorer l'expérience client. Soucieuse de maintenir une gestion financière rigoureuse et responsable, la STM a limité la hausse de ses autres dépenses courantes en fonction de critères bien précis soient les dépenses directement reliées à la livraison du service bus/méτρο/TA, les dépenses touchant la sécurité des employés/clients et celles relatives au respect des normes et des lois. En excluant la hausse liée au service de dette net et celle liée aux ajouts et améliorations de service, le budget 2019 reflète une hausse raisonnable des autres dépenses d'exploitation de 2,3 %. La grande majorité de la hausse est attribuable d'une part à l'indexation des salaires et d'autre part à un investissement de 6,6 millions de dollars dans les secteurs d'entretien afin de soutenir la livraison du service.

Les investissements prévus au Programme des immobilisations 2019-2028 amènent une hausse du service de la dette net de 9,4 millions de dollars en 2019 ainsi qu'une hausse de 6,3 millions de dollars au budget spécial d'exploitation (dépenses non capitalisables des projets). Cette augmentation est essentiellement liée à la poursuite des investissements déjà autorisés dans le maintien des actifs, notamment avec l'arrivée des trains AZUR. Ces investissements permettront d'assurer la fiabilité de nos réseaux au bénéfice de notre clientèle. La réduction du déficit de maintien d'actifs est au cœur des orientations du PSO 2025 comme le démontre le graphique ci-dessous.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ANNUELS

(en millions de dollars)



Finalement, la STM poursuit son programme d'excellence opérationnelle amorcé en 2016 et prévoit des économies de l'ordre de 6,2 millions de dollars dans son budget 2019. Ces économies s'ajoutent à celles réalisées au cours des deux dernières années et atteignent 28,8 millions de dollars sur une période de trois ans, dépassant ainsi l'objectif fixé initialement de 20,5 millions de dollars sur la même période.

► DES COTES DE CRÉDIT DE HAUTE QUALITÉ MAINTENUES

Encore une fois en 2018, les firmes d'agences de notation de crédit ont confirmé l'excellente cote de crédit de la STM soit la cote Aa2 pour Moody's et AA- pour Standard & Poor's.

LA STM EN BREF

Portrait de la STM	16
Portrait de la main-d'œuvre	17
Expérience client	18
Profil de la clientèle	19
Plan du réseau 2018	20
Gouvernance	22

PORTRAIT DE LA STM

La mission

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.

La STM en chiffres

15^e entreprise en importance au Québec en 2018

Valeur de remplacement des actifs :	26 G\$
-------------------------------------	--------

Budget 2019 – Exploitation :	1,5 G\$
------------------------------	---------

Programme des immobilisations 2019-2028 :	15,6 G\$
---	----------



Réseau du métro¹

Le métro comporte quatre lignes qui couvrent 71 kilomètres et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 846 voitures, dont 423 MR-73 et 423 AZUR (47 trains) qui parcourront 90,1 millions de kilomètres commerciaux en 2019.



Réseau des bus¹

La STM possède un parc de 1 808 bus, dont 1 551 réguliers (12 mètres) et 257 articulés (18 mètres), ainsi que 16 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 kilomètres carrés. Il compte 222 lignes, dont 23 sont dédiées au service de nuit et 211 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. De plus, 360,4 kilomètres de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant des voies réservées, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus devrait atteindre 68,9 millions de kilomètres commerciaux en 2019.



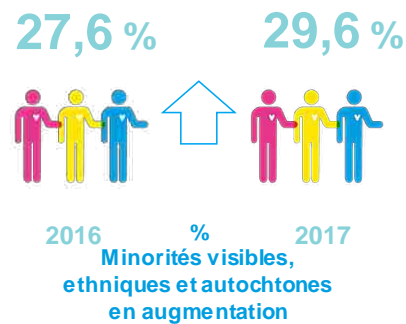
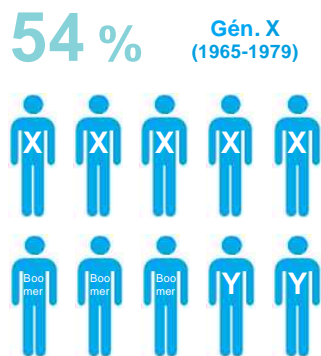
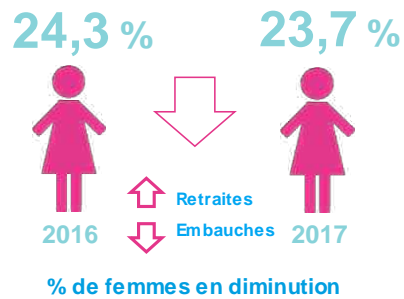
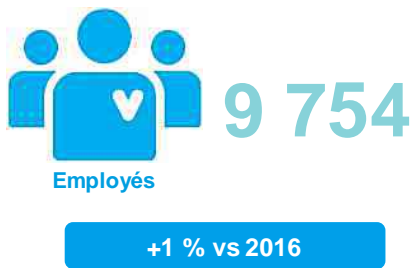
Transport adapté¹

La STM offre un service de transport adapté porte à porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles avec son parc de 86 minibus. Ainsi, près de 32 000 clients effectueront plus de 4,4 millions de déplacements en 2019 sur l'île de Montréal et en périphérie, à l'aide de minibus de la STM et des 14 fournisseurs de services de taxi réguliers et accessibles.

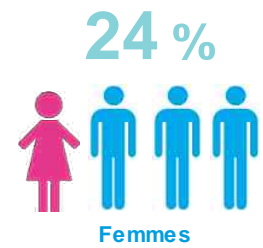
Note 1 : en date du 1^{er} septembre 2018

PORTRAIT DE LA MAIN-D'OEUVRE

Effectif



Embauches



Source : Direction ressources humaines - Évolution du portrait de la main-d'œuvre au 31 décembre 2017.

EXPÉRIENCE CLIENT

La qualité de l'expérience client est au cœur des priorités de la STM et représente un pilier fondamental à l'atteinte de l'excellence en mobilité, notre vision. Pour nous assurer que l'expérience est positive et répond aux attentes de nos clients, trois mesures sont surveillées de près : le sondage d'expérience client, les normes de qualité de service ainsi que l'analyse des plaintes.

Sondage d'expérience client

Le sondage satisfaction clientèle fait place au sondage d'expérience client qui est administré quotidiennement durant toute l'année et analysé mensuellement. Le sondage est maintenant effectué en ligne, plutôt qu'au téléphone, et évalue une expérience très récente. De plus, nous avons rehaussé nos standards en modifiant nos méthodes de calcul.

Normes de qualité de service

Ces indicateurs sont évalués par des clients mystères. Les évaluations portent sur la qualité de l'information nécessaire pour effectuer un déplacement ainsi que sur l'accueil qu'offrent les différents employés du réseau. Les normes de qualité de service sont fixées à 90 %. Une démarche est présentement en cours pour la révision complète de ces normes et sera déployée en 2019.

Analyse des plaintes

Les plaintes déposées auprès du Centre expérience client intégré sont traitées et analysées mensuellement afin de pouvoir corriger des situations qui impactent le quotidien des clients.

PROFIL DE LA CLIENTÈLE

LES SERVICES DE LA STM S'ADRESSENT À UNE VASTE CLIENTÈLE DONT LE PROFIL VARIE SELON L'HEURE DES DÉPLACEMENTS

Provenance

Île de Montréal	82 %
Longueuil et Rive-Sud	9 %
Laval et Rive-Nord	9 %

Déplacements

Par période

Pointe du matin (6 h à 8 h 59)	29 %
Inter-pinte (9 h à 15 h 29)	27 %
Pointe du soir (15 h 30 à 18 h 30)	31 %
Soirée et nuit	13 %

Par motif

Pour le travail	41 %
Pour les études	29 %
Autres motifs	30 %

Revenu familial

Inférieur à 30 000 \$	23 %
30 000 \$ à 89 999 \$	49 %
90 000 \$ et plus	28 %

Groupes d'âge

11 ans et moins	0,8 %
12 à 17 ans	10,9 %
18 à 24 ans	22,6 %
25 à 34 ans	21,7 %
35 à 44 ans	15,1 %
45 à 54 ans	13,6 %
55 à 64 ans	8,8 %
65 ans et +	6,5 %

Sexe

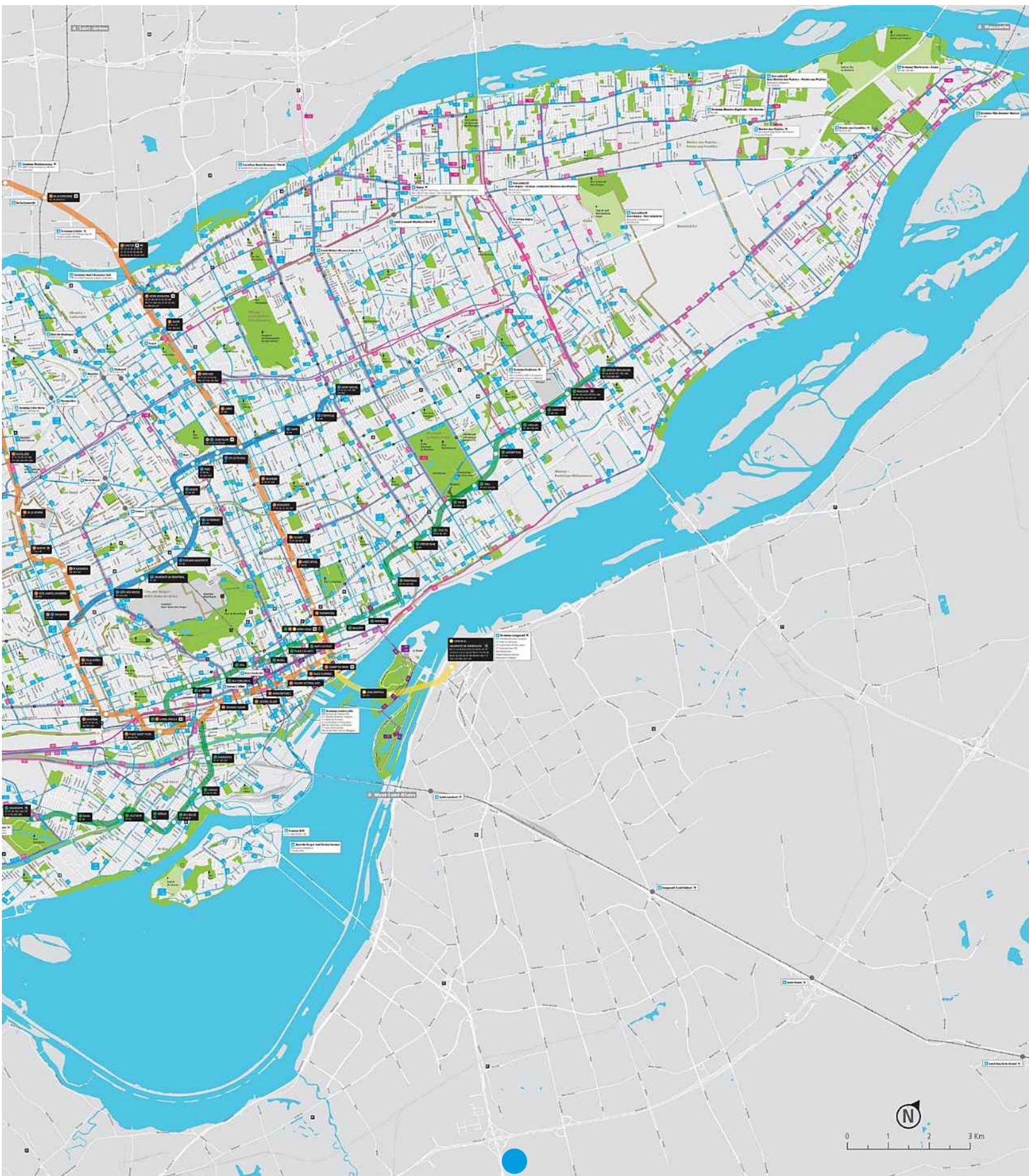
Femmes	55 %
Hommes	45 %

Source : dixième enquête Origine-Destination menée à l'automne 2013. La prochaine enquête sera effectuée par l'ARTM en 2018.

PLAN DU RÉSEAU 2018



S:\Marketing, communications et marketing\CC\production\Donnees\ice_cartographie\espace de travail\Carte réseau\Carte Réseau 2018.mxd



GOVERNANCE

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.

Depuis la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la STM évolue dans un environnement organisationnel et financier différent. Elle sera liée par une entente de service à l'ARTM pour l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. L'entente établira notamment les niveaux de service, les obligations de performance et les modalités de rémunération des services convenus. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent dorénavant de l'ARTM.

La STM collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitains et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet service rapide par bus (SRB) Pie-IX, participe à la préparation du dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et sera maître d'œuvre de sa réalisation.

Le développement durable et l'accessibilité universelle sont les trames de fond du PSO 2025, comme en témoignent le Plan de développement durable 2025 et le Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020.

LE 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 organisationnel du transport collectif sur le territoire qu'elle dessert. Il approuve annuellement le budget et le programme des immobilisations.

Notre conseil est formé de sept élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant cinq femmes et cinq hommes. Le président, Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

GOVERNANCE

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



Philippe Schnobb

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



Craig Sauvé

Vice-président du conseil d'administration
Conseiller de la Ville de Montréal, district de Saint-Henri-Est-Petite-Bourgogne-Pointe-Saint-Charles-Griffintown, Arrondissement du Sud-Ouest



Marvin Rotrand

Conseiller de la Ville de Montréal, district de Snowdon, Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce



Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement, district du Mile End, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal



Claudia Lacroix Perron

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



Francesco Miele

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



Marie-Andrée Mauger

Conseillère d'arrondissement, district de Desmarçais-Crawford, Arrondissement de Verdun



Valérie Patreau

Conseillère d'arrondissement, district Joseph-Beaubien, Arrondissement Outremont



Laurence Parent

Représentante des clients du transport adapté



Georges Bourelle

Maire de la Ville de Beaconsfield

GOVERNANCE

Les comités du conseil d'administration et leur rôle

Le conseil d'administration s'est doté de comités techniques qui sont chacun attitrés à des domaines d'intervention spécifiques. En plus du président du conseil d'administration qui est membre d'office de chaque comité, ces comités sont composés de membres du conseil et d'experts externes.

Comité service à la clientèle et accessibilité universelle

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de service de transport collectif que la STM offre à ses clients, d'accessibilité universelle ainsi que de ses relations avec les clientèles provenant des communautés ethnoculturelles et des minorités visibles. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Comité ressources humaines

Le comité a pour mandat d'étudier les besoins, les moyens et les solutions à privilégier en matière de gestion de nos ressources humaines. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

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

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

Comité d'audit et finances

Le comité a pour mandat de veiller à une saine gouvernance financière de la Société et à la conformité aux lois et règlements applicables. Il s'intéresse principalement à l'intégrité de l'information financière, à la fonction d'audit, aux états financiers, aux budgets, au programme des immobilisations, aux mécanismes de contrôle interne, à la gestion des risques et à la gestion optimale des ressources financières. Il formule au conseil d'administration les recommandations appropriées.

Comité gouvernance, éthique et développement durable

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

Il examine et approuve les règles de gouvernance et les lignes directrices en matière de régie d'entreprise pour la conduite des affaires de la STM. Il oriente et suit les mesures découlant de la politique corporative « *Développement durable* », présentée à la page 101 des annexes, et du plan de développement durable.

Comité de suivi des actifs

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

GOVERNANCE

COMITÉ DE DIRECTION



De gauche à droite

**Michel
Lafrance**

Directeur exécutif
*Expérience client
et Activités
commerciales*

**Renée
Amilcar**

Directrice
exécutive
Bus

**Luc
Tremblay**

Directeur
général

**Alain
Brière**

Directeur exécutif
*Capital humain,
Approvisionnement et
Affaires juridiques*

**Luc
Lamontagne**

Directeur exécutif
*Technologies de
l'information et
innovation*

**Marie-Claude
Léonard**

Directrice
exécutive
Méto

**François
Chamberland**

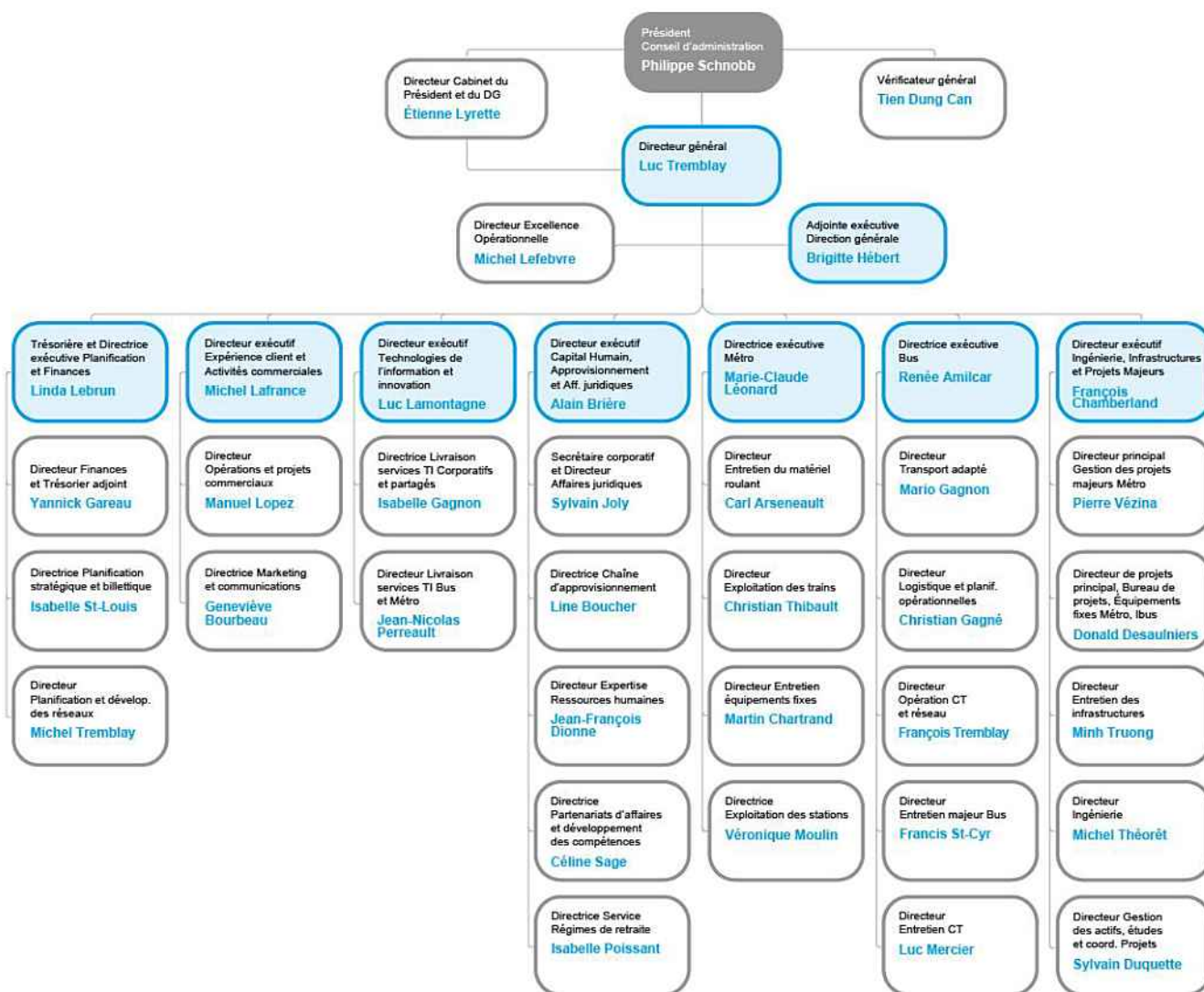
Directeur exécutif
*Ingénierie,
Infrastructures et
Projets majeurs*

**Linda
Lebrun**

Trésorière et
directrice exécutive
*Planification et
Finances*

GOUVERNANCE

L'ÉQUIPE DE DIRECTION DE LA STM



Comité de direction



Comité de direction élargi

LE PLAN STRATÉGIQUE ORGANISATIONNEL

Le Plan stratégique organisationnel 2025	28
Le PSO 2025 en un coup d'œil	31
Les objectifs	32

LE PLAN STRATÉGIQUE ORGANISATIONNEL 2025

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.



La STM a adopté son Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) le 8 juin 2017. Celui-ci repose sur une nouvelle vision corporative, soit l'EXCELLENCE EN MOBILITÉ. Il est articulé autour de quatre orientations stratégiques :

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

Tout en contribuant à la réalisation du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec, le PSO 2025 s'appuie sur des assises gouvernementales, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 du gouvernement du Québec, sans oublier les engagements pris par Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

LE PLAN STRATÉGIQUE ORGANISATIONNEL 2025

Le développement durable et l'accessibilité universelle sont les trames de fond du PSO 2025, comme en témoignant le Plan de développement durable 2025 et le Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020.

Plan de développement durable 2025

Acteur incontournable du développement durable, la STM a adopté en 2017 son troisième Plan de développement durable 2025 (PDD 2025) en lien avec le Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) et la politique corporative en matière de développement durable.

Non seulement la STM a mis le développement durable au cœur de sa mission et de ses activités depuis plus de 10 ans, elle a de surcroît consulté des parties prenantes internes et externes afin de prioriser ses enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Articulé autour de ces derniers, le PDD 2025 présente les neuf chantiers suivants:

- CHANTIER 1** Décarboniser le transport collectif pour contribuer à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques
- CHANTIER 2** Bâtir et opérer des bâtiments et infrastructures durables et résilients
- CHANTIER 3** Maintenir un positionnement d'employeur responsable
- CHANTIER 4** Réduire la consommation des ressources et la production de matières résiduelles
- CHANTIER 5** Prévenir et réduire la contamination de l'eau et des sols
- CHANTIER 6** Renforcer la démarche en approvisionnement responsable
- CHANTIER 7** Impliquer les parties prenantes externes et accroître les liens avec les collectivités locales
- CHANTIER 8** Accroître la contribution économique et sociale de la STM
- CHANTIER 9** Consolider la gouvernance de la STM en développement durable.

Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020

Fort de sa politique d'accessibilité universelle adoptée en 2009, c'est un troisième Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 que la STM a adopté en 2017.

Arrimé au PSO 2025, ce plan est le résultat d'une analyse des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de la consultation des parties prenantes internes et externes. Il repose également sur une évaluation concertée des niveaux de maturité des pratiques en accessibilité universelle de la STM. Il identifie des mesures et des cibles 2020 et 2025 pour chacun des neuf chantiers suivants :

- CHANTIER 1** Les besoins du client
- CHANTIER 2** Les véhicules, les infrastructures, les équipements et les correspondances
- CHANTIER 3** Le système de vente et perception
- CHANTIER 4** Les opérations et l'entretien
- CHANTIER 5** L'information et l'éducation à la clientèle
- CHANTIER 6** La formation des employés
- CHANTIER 7** Les orientations et les politiques
- CHANTIER 8** La mise en œuvre et l'évaluation des plans d'action
- CHANTIER 9** Le financement

La STM publie un rapport d'avancement intégré portant sur la réalisation du PSO 2025, du Plan de développement durable 2025 et du Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020. L'ensemble de la planification stratégique est réuni en un seul document disponible sur le site web de la STM.

LE PLAN STRATÉGIQUE ORGANISATIONNEL 2025

Approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2018, le PSO 2025 présente une vision de l'avenir du transport collectif à Montréal. Les projets qu'il propose s'appuient sur une organisation performante et de grandes initiatives porteuses :

- Un service métro amélioré
- Un réseau de bus optimisé
- Des investissements massifs pour la qualité du service
- Un service de transport adapté amélioré et un réseau plus accessible
- La mobilité réinventée
- Une solution aux chantiers

Au cours des 10 prochaines années, la STM va mettre en chantier des projets pour une valeur de plus de 15 milliards de dollars avec l'appui financier des gouvernements du Québec et du Canada et de l'agglomération de Montréal.

VALEURS

Orientation client

Travail d'équipe

Rigueur

Respect

Responsabilisation

Transparence

MISSION

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer.

Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.

VISION

L'excellence
en mobilité

LE PSO 2025 EN UN COUP D'ŒIL

Le PSO 2025 est composé de 4 orientations stratégiques, 7 axes d'intervention, 16 objectifs et 31 indicateurs et cibles.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	AXES	OBJECTIFS
Améliorer l'expérience client	Un service fiable	<ol style="list-style-type: none"> 1. Livrer l'offre de service promise 2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible 3. Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité 4. Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle
	Des actifs en bon état	<ol style="list-style-type: none"> 5. Réduire le déficit de maintien des actifs 6. Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements 7. Poursuivre l'électrification du réseau
	Une mobilité intégrée	<ol style="list-style-type: none"> 8. Bonifier le parcours client 9. Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée
Adapter l'organisation à l'évolution de la gouvernance	Un acteur clé de mobilité durable	<ol style="list-style-type: none"> 10. Renouveler l'organisation pour l'excellence de l'expérience client 11. Agir comme chef de file en mobilité et développement durables
Maîtriser les finances	Une culture d'excellence opérationnelle	<ol style="list-style-type: none"> 12. Maîtriser la gestion de l'entente de service 13. Améliorer l'efficacité des processus et la productivité
Attirer, développer et mobiliser les talents	Un employeur de choix	<ol style="list-style-type: none"> 14. Attirer et retenir les talents 15. Développer les compétences
	Des employés engagés	<ol style="list-style-type: none"> 16. Encourager l'implication et le leadership

LES OBJECTIFS

Objectif 1 : Livrer l'offre de service promise

- Revoir et adapter l'offre de service du métro en augmentant la fréquence et la capacité
- Revoir le processus de communication en situation d'interruption de service (métro)
- Sensibiliser la clientèle pour réduire les incidents (métro)
- Poursuivre le déploiement des nouvelles voitures AZUR et de leur technologie de pointe
- Revoir et adapter l'offre de service bus en effectuant une refonte du réseau
- Assurer un meilleur arrimage entre la planification du service bus et les travaux routiers
- Déployer des renforts bus dans des secteurs ciblés afin d'avoir une marge de manœuvre
- Mettre en service 347 bus supplémentaires
- Adapter l'offre de service en fonction de la croissance
- Mettre en place le système de rappels EXTRA du transport adapté
- Faciliter l'accueil du client (au transport adapté) et donner une alternative vers le réseau régulier

Objectif 2 : Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible

- Accompagner et informer le client dans ses déplacements
- Assurer la régularité du service du métro et la fluidité en station
- Revoir les centres de service à la clientèle et de renseignements
- Améliorer la régularité, la ponctualité et la fluidité du service
- Déployer le plein potentiel de la technologie d'iBUS
- Assurer la prévisibilité du service de transport adapté

Objectif 3 : Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité

- Bonifier le programme de qualité de service
- Développer et déployer de nouvelles mesures de la satisfaction des clients et de leurs perceptions
- Poursuivre le déploiement de mesures de sécurité ou d'urgence au moment approprié

Objectif 4 : Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle

- Mettre en œuvre le programme Accessibilité
- Mettre en œuvre les actions des neuf chantiers du Plan de développement d'accessibilité universelle

Objectif 5 : Réduire le déficit de maintien des actifs

- Maintenir à jour la connaissance de l'état des actifs
- Prioriser les investissements à réaliser
- Accélérer les investissements et augmenter la capacité de réalisation
- Se doter d'une stratégie d'intervention à long terme

LES OBJECTIFS

Objectif 6 : Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements

- Réaliser les travaux du Programme des immobilisations
- Réaliser des projets d'investissements porteurs pour l'amélioration de l'expérience client
- Bonifier les 1 230 nouveaux bus (883 en remplacement et 347 supplémentaires) avec de la climatisation et des ports USB
- Doter l'entreprise des ressources, de l'expertise et de la capacité nécessaires pour réaliser les projets d'importance

Objectif 7 : Poursuivre l'électrification du réseau

- Acquérir uniquement des bus électriques au plus tard en 2025
- Remplacer les bus au diesel par des véhicules hybrides
- Augmenter les places disponibles dans l'offre de service métro
- Électrifier les véhicules de service et de travaux

Objectif 8 : Bonifier le parcours client

- Cibler les « moments de vérité » dans le déploiement des initiatives
- Prioriser des initiatives porteuses ayant un impact tangible sur la satisfaction de la clientèle
- Mettre en œuvre des initiatives en mode exploratoire, évaluer leur impact sur l'expérience client et envisager ensuite leur déploiement à grande échelle

Objectif 9 : Développer le réseau favorisant la mobilité intégrée

- Contribuer à une première stratégie en mobilité intégrée
- Revoir les parcours et synchroniser encore davantage le service de bus
- Développer et exploiter un réseau de mesures préférentielles par bus (MPB)
- Multiplier les partenariats avec les partenaires de la mobilité durable

Objectif 10: Renouveler l'organisation pour l'excellence de l'expérience client

- Définir et établir les paramètres de l'excellence de l'expérience client
- Outiller les employés en information clientèle afin de répondre en temps réel
- Poursuivre les pratiques de gestion intégrée des risques et renforcer les encadrements de contrôle interne

Objectif 11 : Agir comme chef de file en mobilité et développement durables

- Contribuer à la réalisation des grands projets de transport collectif (REM, SRB Pie-IX)
- Assurer la maîtrise d'œuvre des travaux du prolongement de la ligne bleue
- Déployer le Plan de développement durable 2025
- Renforcer l'intégration du développement durable dans les processus décisionnels
- Construire des bâtiments et infrastructures durables (LEED et Envision) et renforcer le système de gestion environnemental
- Mettre en place des actions pour contrer l'exclusion sociale et l'itinérance
- Faire de la STM un partenaire de choix des grands événements

LES OBJECTIFS

Objectif 12 : Maîtriser la gestion de l'entente de service

- Négocier l'entente de service
- Transférer les actifs métropolitains et assurer la gestion déléguée
- Assurer le suivi et la reddition de comptes avec les intervenants
- Développer un mécanisme de suivi des coûts complets par mode

Objectif 13 : Améliorer l'efficacité des processus et la productivité

- Réaliser le Programme d'excellence opérationnelle
- Simplifier et optimiser l'ensemble des processus d'affaires
- Instaurer des pratiques de gestion optimales et des méthodes de travail standardisées
- Mettre en place des mesures pour réduire le taux d'absentéisme
- Pérenniser la culture d'amélioration continue et doter les équipes des outils nécessaires
- Augmenter les revenus non tarifaires et développer le potentiel immobilier à travers la société Transgesco S.E.C.

Objectif 14 : Attirer et retenir les talents

- Déployer la Marque employeur
- Optimiser le processus de dotation et les outils de sélection
- Optimiser l'accueil et l'intégration des nouveaux employés
- S'assurer que la rémunération globale soit compétitive
- Déployer le programme de diversité incluant le Plan d'accès à l'égalité en emploi

Objectif 15 : Développer les compétences

- Assurer une transition planifiée lors de départs à la retraite
- Offrir du développement et de la formation continue selon des approches variées

Objectif 16 : Encourager l'implication et le leadership

- Soutenir la mobilisation par une communication interne de proximité et un plan d'action ciblé
- Concevoir et réaliser des plans de développement individuel
- Poursuivre l'effort de prise en charge de la santé et sécurité par les gestionnaires et favoriser l'engagement des employés
- Poursuivre la reconnaissance et maintenir une approche de gestion collaborative et participative
- Renouveler les conventions collectives en tenant compte du nouveau cadre légal

TRANSGESCO S.E.C.

TRANSGESCO S.E.C.

Créée en 2003, Transgesco S.E.C., filiale à part entière de la STM, a pour mandat de gérer, d'administrer, d'exploiter et de développer divers partenariats avec des intervenants du secteur privé, en vue d'exercer toutes les activités commerciales connexes à l'entreprise de transport en commun de la STM.

Le conseil des associés de Transgesco S.E.C., auquel siègent trois membres du conseil d'administration de la STM, en détermine les orientations, en adopte le plan stratégique de développement, en nomme les auditeurs externes et prend acte de ses états financiers.

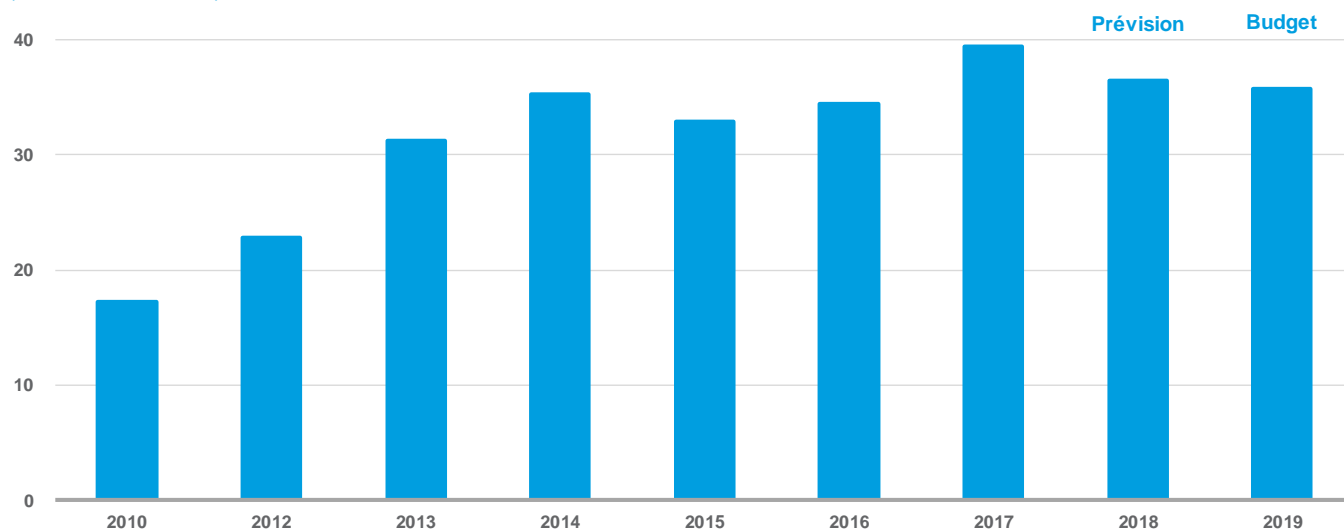
L'entreprise, qui connaît une croissance depuis 2010, s'arrime au virage stratégique organisationnel de la STM en priorisant les partenaires d'affaires qui présentent des éléments de bonification de l'expérience client, en plus de générer des revenus autres que tarifaires à partir du potentiel commercial, des actifs et des ressources de la STM. Les prochaines années seront orientées vers le développement immobilier et les nouvelles technologies liées à nos champs d'expertise.

En 2018, le comité exécutif de la Ville de Montréal a approuvé le démarrage du projet de Complexe immobilier Frontenac présenté conjointement par deux de ses sociétés paramunicipales, la STM, par sa filiale commerciale Transgesco, et par la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM).

Le projet vise la construction d'un projet immobilier mixte adjacent à l'îlot du métro et de la Maison de la Culture Frontenac, sur un site de 54 200 pi² délimité par les rues Du Havre, La Fontaine et Frontenac (arrondissement Ville-Marie). L'emplacement du terrain le classe pour un projet de densification selon le concept de Transit-oriented development (TOD) pour l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales qui favorisent l'usage des transports collectifs et s'inscrit dans la vision de développement durable de la STM.

ÉVOLUTION DES REVENUS COMMERCIAUX 2010-2019¹

(en millions de dollars)



Note 1 : Les données réelles ont été utilisées pour les années 2010 à 2017, celles de l'année 2018 correspondent à la prévision et celles de l'année 2019 correspondent au budget.

PROCESSUS BUDGÉTAIRE

Principaux éléments retenus pour l'élaboration du budget.....	38
Planification budgétaire opérationnelle.....	39

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS RETENUS POUR L'ÉLABORATION DU BUDGET

Le nouveau Plan stratégique organisationnel 2025 de la STM, le Plan de transport annuel de la STM et son cadre financier orientent l'élaboration du budget. Les principes d'une saine gestion des fonds publics, appuyés par le programme de l'excellence opérationnelle mis en place par la STM en 2016, les politiques à incidence budgétaire et tout autre élément connu, tels qu'énoncés ci-après, sont également pris en considération dans son élaboration.

Le budget de la STM demeure un intrant principal dans l'évaluation de la contribution de l'Agglomération de Montréal, un exercice qui est maintenant soutenu par les principes directeurs de la Politique de financement de l'ARTM.

Éléments relatifs aux dépenses

La structure des dépenses reflète le maintien ainsi que l'évolution des activités et des responsabilités de la STM, tout en considérant les choix budgétaires effectués par les unités administratives, les objectifs de rationalisation, les mesures d'excellence opérationnelle et les cibles du Plan stratégique organisationnel de la STM.

Lors de la préparation du budget, les dépenses sont évaluées selon les besoins planifiés découlant de l'offre de service prévue. Plus spécifiquement, les secteurs dédiés à l'entretien des véhicules et des infrastructures prévoient leurs ressources en fonction des programmes d'entretien et des plans de production alors que les secteurs dédiés à la livraison du service déterminent leur plan de ressources en fonction de modèles basés sur l'offre de service prévue. Plusieurs services de soutien élaborent également des plans de ressources dans le cadre du processus budgétaire.

Les dépenses intègrent les hausses salariales et les obligations liées aux conventions collectives.

Les frais de financement sont établis en fonction des dépenses d'immobilisations prévues et des stratégies de financement appropriées.

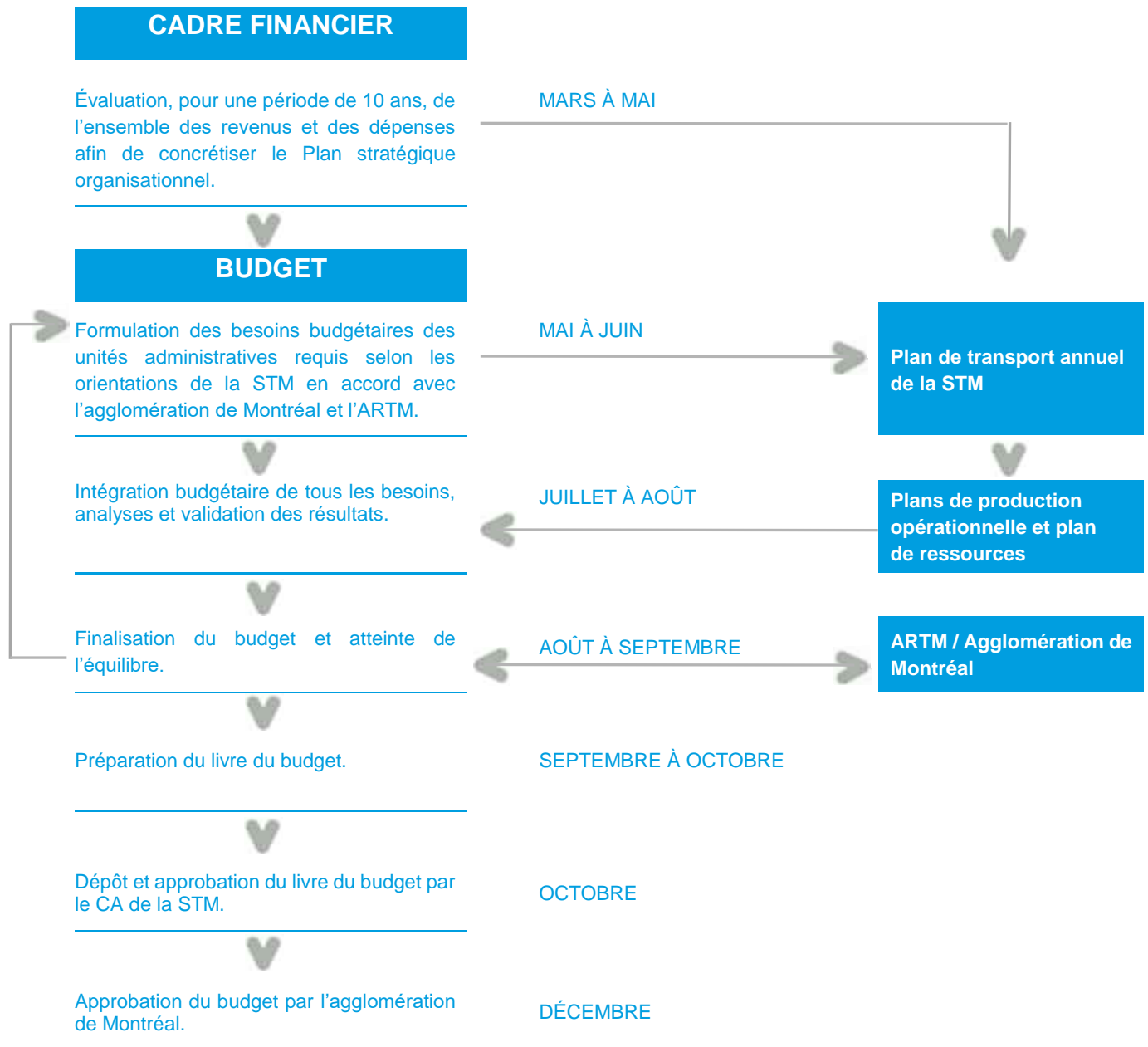
Éléments relatifs aux revenus

La mise en application de la nouvelle gouvernance métropolitaine confère à l'ARTM la compétence exclusive d'établir le cadre tarifaire et d'assurer le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine. Cette nouvelle gouvernance génère des changements importants aux revenus de la STM qui reçoit désormais une rémunération de l'ARTM.

Cette rémunération est établie en fonction des coûts fixes et des coûts variables découlant de la livraison de l'offre de service prévue, des coûts de financement et des dépenses d'investissement non subventionnées.

PLANIFICATION BUDGÉTAIRE OPÉRATIONNELLE

La STM s'est dotée d'un processus budgétaire annuel rigoureux et bien documenté permettant une prise de décision efficace. Le schéma suivant résume et intègre l'ensemble des étapes qui sous-tendent l'élaboration du budget de la STM. Le travail pour le Programme des immobilisations 2019-2028 est réalisé en même temps que celui du budget.



Suivi budgétaire

Toujours avec le même souci d'exceller en matière de gestion financière, plusieurs solutions ont été mises en place afin d'harmoniser le travail des différentes équipes impliquées dans les processus mensuels, quadrimestriels et annuels. Pour tous les livrables périodiques, il existe un échéancier mis à jour régulièrement qui indique les responsables des étapes menant à la réalisation des suivis et garantissant une gestion rigoureuse des revenus et dépenses de la STM.

ANALYSE DES REVENUS ET DES DÉPENSES

Revenus par type 2017-2018-2019	41
Analyse des revenus 2018-2019	42
Répartition des dépenses 2019	43
Dépenses par type 2017-2018-2019	44
Heures et effectifs 2017-2018-2019	45
Analyse des dépenses 2018-2019	46

REVENUS PAR TYPE 2017-2018-2019

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Budget 2018	Prévision 2018	Réel 2017	Budget 2019 vs 2018	
					Écart	Écart %
Revenus provenant de l'ARTM						
Rémunération liée à l'exploitation	1 263 294	1 211 662	1 211 662	426 082	51 632	4,3
Contribution aux immobilisations	149 902	134 165	129 462	-	15 737	11,7
	1 413 196	1 345 827	1 341 124	426 082	67 369	5,0
Autres revenus d'exploitation						
Quote-part - Transgesco S.E.C.	35 705	34 508	36 404	39 451	1 197	3,5
Autres revenus	11 999	10 677	12 050	10 269	1 322	12,4
	47 704	45 185	48 454	49 720	2 519	5,6
Revenus-clients						
Bus et métro						
Titres STM	-	-	-	233 929	-	-
Recettes métropolitaines	-	-	-	29 887	-	-
	-	-	-	263 815	-	-
Transport adapté	-	-	-	2 244	-	-
	-	-	-	266 060	-	-
Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté	-	-	171	42 029	-	-
Subventions du gouvernement du Québec liées à l'amélioration des services et autres	-	-	(98)	70 795	-	-
Surplus reporté	-	-	-	1 327	-	-
Contribution de l'agglomération de Montréal¹	-	-	-	455 600	-	-
Contributions régionales						
Aide métropolitaine - métro	-	-	-	16 729	-	-
Aide métropolitaine - bus	-	-	-	1 901	-	-
Aide métropolitaine - intégration tarifaire	-	-	-	1 310	-	-
Transport adapté	-	-	-	172	-	-
Contribution régionale CMM	-	-	-	8 416	-	-
	-	-	-	28 528	-	-
Total	1 460 900	1 391 012	1 389 651	1 340 140	69 888	5,0

Note 1 : exclut la contribution au programme SOFIL.

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2017 de la nouvelle gouvernance du transport collectif, la majorité des revenus usuels de la STM, soit les revenus-clients, les subventions du gouvernement du Québec liées à l'exploitation, les contributions régionales ainsi que la contribution municipale sont remplacés par un revenu provenant de l'ARTM. Ces changements s'appliquent en totalité pour les années 2018 et 2019 mais affectent une partie seulement de l'année 2017.

ANALYSE DES REVENUS 2018-2019

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2017 de la nouvelle gouvernance du transport collectif, la majorité des revenus usuels de la STM, soit les revenus-clients, les subventions du gouvernement du Québec liées à l'exploitation, les contributions régionales ainsi que la contribution municipale sont remplacés par un revenu versé par l'ARTM. La STM conserve les autres revenus liés à l'exploitation.

Revenus provenant de l'ARTM

Rémunération liée à l'exploitation

La rémunération liée à l'exploitation est évaluée en fonction des coûts fixes et des coûts variables de la STM, déductions faites des autres revenus liés à l'exploitation générés par les activités de la STM.

La hausse de 51,6 millions de dollars prévue au budget 2019 couvre donc l'augmentation de 54,1 millions de dollars des dépenses d'exploitation présentées à la page 44 moins la hausse de 2,5 millions de dollars des autres revenus d'exploitation expliquée ci-après.

Contribution aux immobilisations

L'ARTM rembourse à la STM ses dépenses réelles encourues dans le cadre de la réalisation de ses projets d'investissement, déductions faites des subventions reçues directement des instances provinciales et fédérales.

L'augmentation de 15,7 millions de dollars de la contribution de l'ARTM aux immobilisations est égale à la hausse de 9,4 millions de dollars du service de la dette net et à la hausse de 6,3 millions de dollars du budget spécial d'exploitation (dépenses non capitalisables des projets).

Autres revenus d'exploitation

Les autres revenus d'exploitation sont globalement en hausse de 2,5 millions de dollars par rapport au budget 2018.

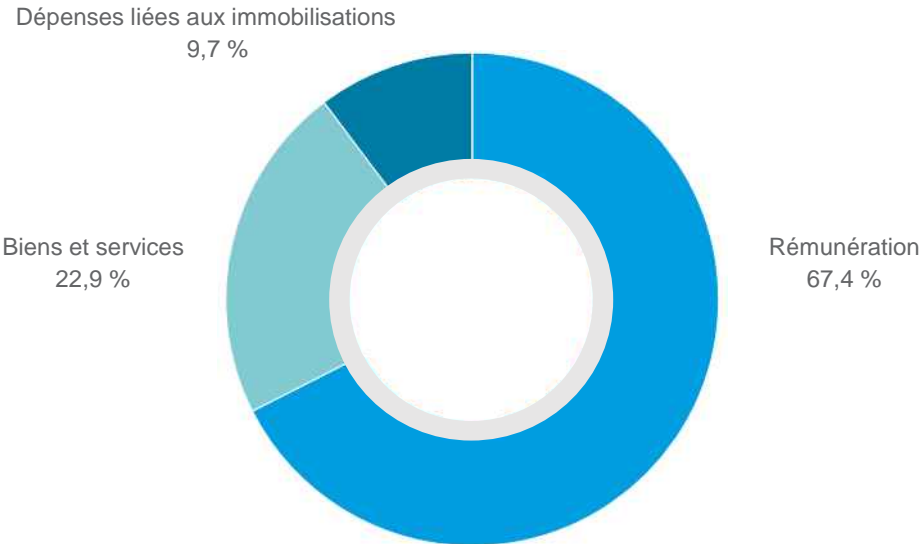
Quote-part - Transgesco S.E.C

Les revenus prévus au budget 2019 de la filiale à part entière de la STM sont en hausse de 1,2 million de dollars par rapport au budget 2018 en raison du déploiement du réseau cellulaire.

Autres revenus

La hausse de 1,3 million de dollars des autres revenus est attribuable à l'augmentation des ventes de cartes OPUS suite à l'élargissement du tarif étudiant aux 26 ans et plus.

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2019



DÉPENSES PAR TYPE 2017-2018-2019

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Budget 2018	Prévision 2018	Réel 2017	Budget 2019 vs 2018	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération de base	633 873	606 757	597 870	543 386	27 116	4,5
Heures supplémentaires	41 928	40 740	51 086	56 050	1 188	2,9
Primes diverses et autres paiements	71 503	63 658	65 336	63 265	7 845	12,3
Avantages sociaux	149 987	147 723	150 708	156 818	2 264	1,5
Cotisations aux régimes publics	75 419	72 727	69 470	71 821	2 692	3,7
Coût de la CNESST	13 628	12 319	13 446	15 127	1 309	10,6
	986 338	943 924	947 916	906 466	42 414	4,5
Biens et services						
Dépenses majeures	9 775	9 347	13 478	14 074	428	4,6
Énergie, taxes et permis	86 335	89 410	88 393	89 985	(3 075)	(3,4)
Services professionnels	14 082	14 070	15 356	17 757	12	0,1
Services techniques et autres services	95 875	87 040	86 472	87 121	8 835	10,2
Matériel et fournitures	70 419	65 297	63 430	62 337	5 121	7,8
Location	13 134	11 813	12 141	11 062	1 320	11,2
Financement des opérations	3 676	2 976	4 526	183	700	23,5
Dépenses diverses	31 365	32 970	28 478	25 931	(1 605)	(4,9)
	324 660	312 924	312 273	308 450	11 737	3,8
	1 310 998	1 256 847	1 260 189	1 214 916	54 151	4,3
Dépenses liées aux immobilisations						
Service de la dette net						
Dépenses en capital	328 695	270 949	271 133	262 696	57 745	21,3
Dépenses en intérêts	154 584	140 758	120 955	114 012	13 826	9,8
Subventions en capital	(256 538)	(200 108)	(199 155)	(194 573)	(56 431)	28,2
Subventions en intérêts	(92 607)	(86 911)	(75 349)	(72 205)	(5 696)	6,6
	134 133	124 688	117 583	109 929	9 445	7,6
Budget spécial d'exploitation	15 769	9 476	11 879	15 294	6 293	66,4
	149 902	134 165	129 462	125 224	15 737	11,7
Total	1 460 900	1 391 012	1 389 651	1 340 140	69 888	5,0

HEURES ET EFFECTIFS 2017-2018-2019

(en milliers d'heures)

	Budget 2019	Budget 2018	Prévision 2018	Réel 2017	Budget 2019 vs 2018	
					Écart	Écart %
Heures régulières						
Gestionnaires	494	477	470	441	17	3,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	229	222	217	196	7	3,0
Professionnels syndiqués	652	612	589	536	40	6,6
Employés de bureau syndiqués	1 592	1 541	1 442	1 329	50	3,3
Gestionnaires de 1er niveau - transport	863	839	846	794	24	2,9
Commis divisionnaires et autres	404	407	409	395	(4)	(0,9)
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	392	368	353	346	24	6,5
Inspecteurs	340	346	304	294	(5)	(1,5)
Chauffeurs, opérateurs et autres	8 821	8 612	8 557	8 517	209	2,4
Employés d'entretien	4 795	4 750	4 486	4 334	45	0,9
	18 582	18 174	17 674	17 182	408	2,2
Heures supplémentaires						
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	1	1	1	-	-
Professionnels syndiqués	3	3	4	2	-	6,8
Employés de bureau syndiqués	22	21	27	34	-	1,6
Gestionnaires de 1er niveau - transport	77	77	77	73	-	0,0
Commis divisionnaires et autres	35	35	41	45	-	0,9
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	32	32	39	44	-	0,4
Inspecteurs	11	11	11	18	-	(3,6)
Chauffeurs, opérateurs et autres	392	402	476	471	(10)	(2,4)
Employés d'entretien	243	235	354	463	8	3,4
	814	815	1 030	1 151	(1)	(0,1)
Total	19 396	18 989	18 704	18 334	407	2,1
Effectifs (en années-personnes)						
Gestionnaires	236	228	225	227	7	3,2
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	110	106	104	95	3	3,0
Professionnels syndiqués	347	326	314	287	21	6,4
Employés de bureau syndiqués	871	844	789	750	28	3,3
Gestionnaires de 1er niveau - transport	414	402	406	381	12	2,9
Commis divisionnaires et autres	194	195	196	188	(2)	(0,9)
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	188	176	169	171	12	6,5
Inspecteurs	163	166	146	141	(3)	(1,5)
Chauffeurs, opérateurs et autres	4 228	4 128	4 102	4 087	100	2,4
Employés d'entretien	2 296	2 275	2 148	2 212	21	0,9
Total¹	9 046	8 847	8 600	8 539	199	2,3

Note 1 : La hausse de 199 effectifs s'explique principalement par l'impact de la fin des mesures temporaires (+ 122), les ajouts et améliorations de service (+ 56) et les coûts récurrents des projets (+ 21).

Pour l'année 2019, l'équivalent de près de 700 effectifs sont financés par les projets d'investissements et sont exclus du présent tableau.

ANALYSE DES DÉPENSES 2018-2019

Le budget 2019 présente une augmentation des dépenses de 69,9 millions de dollars, soit une hausse de 5,0 % par rapport au budget 2018.

(en millions de dollars)

Ajouts et améliorations de service	14,7	1,1 %
Dépenses liées aux immobilisations	21,9	1,6 %
Dépenses courantes	33,3	2,3 %
Total de la hausse des dépenses	69,9	5,0 %

Ajouts et améliorations de service

La STM investira 12,8 millions de dollars en 2019 afin d'augmenter directement le niveau de service pour ses clients. Ces ajouts sont significatifs et sont destinés tant au réseau des bus qu'au réseau du métro et au transport adapté.

- **Réseau du métro** : ajout de 1,9 million de kilomètres par rapport au budget 2018, pour un total de 90,1 millions de kilomètres, soit une hausse de 2,2 %.
- **Réseau des bus** : ajout de 83 400 heures de service par rapport au budget 2018, pour un total de 5,3 millions d'heures, soit une hausse de 1,6 %.
- **Transport adapté** : augmentation de 244 000 déplacements par rapport au budget 2018, pour atteindre 4,4 millions de déplacements, soit une hausse de 5,9 %.

De plus, 1,9 million de dollars sera consacré à l'augmentation de la fluidité des déplacements dans le réseau du métro et à l'amélioration de la propreté des planchers des voitures AZUR.

Dépenses liées aux immobilisations

Les investissements prévus au Programme des immobilisations 2019-2028 amènent une hausse du service de la dette net de 9,4 millions de dollars en 2019 ainsi qu'une hausse de 6,3 millions de dollars au budget spécial d'exploitation (dépenses non capitalisables des projets). Les coûts récurrents des projets, quant à eux, sont estimés à 6,2 millions de dollars pour l'année 2019 et résultent des projets iBUS et des projets de transformation organisationnelle pour l'entretien du matériel roulant (GMAO) ainsi qu'à l'entretien des bus et à la chaîne d'approvisionnement (Vision).

Dépenses courantes

Les dépenses courantes sont en hausse de 33,3 millions de dollars en 2019, soit 2,3 % de plus qu'au budget 2018. Cette augmentation est pour une grande part attribuable à l'indexation des salaires pour un montant de 24,6 millions de dollars et divers ajustements de 3,4 millions de dollars.

Par ailleurs, un investissement de 6,6 millions de dollars dans les secteurs d'entretien est nécessaire afin de soutenir la livraison du service. Notons, entre autres, la fin des garanties pour les voitures AZUR et l'état de certaines composantes bus.

Toujours afin d'assurer la livraison du service, la STM doit prévoir une somme de 4,9 millions de dollars pour la sur dotation de plusieurs postes afin de pallier des nombreux départs à la retraite anticipés à la fin de l'année 2019. Ces départs résultent de la fin des mesures temporaires prévues aux régimes de retraite.

La STM prévoit des économies de 6,2 millions de dollars dans le cadre de son programme d'excellence opérationnelle. Ces économies s'ajoutent à celles réalisées au cours des deux dernières années et atteignent 28,8 millions de dollars, dépassant ainsi l'objectif initial de 20,5 millions de dollars.

PRÉVISIONS PAR MODE DE TRANSPORT

Dépenses par mode 2019	48
Heures et effectifs par mode 2019	49
Bus	50
Métro	51
Transport adapté	51
Soutien à l'exploitation et objectifs corporatifs	52

DÉPENSES PAR MODE 2019

(en milliers de dollars)

	Bus	Méto	Transport adapté	Total STM
Dépenses liées à l'exploitation				
Rémunération				
Rémunération de base	391 295	220 663	21 915	633 873
Heures supplémentaires	25 727	14 374	1 827	41 928
Primes diverses et autres paiements	49 179	19 762	2 561	71 503
Avantages sociaux	94 454	50 324	5 208	149 987
Cotisations aux régimes publics	47 177	25 632	2 610	75 419
Coût de la CNESST	8 657	4 454	518	13 628
	616 489	335 209	34 639	986 338
Biens et services				
Dépenses majeures	9 251	432	93	9 775
Énergie, taxes et permis	54 977	29 346	2 012	86 335
Services professionnels	4 816	8 767	498	14 082
Services techniques et autres services	12 543	30 533	52 800	95 875
Matériel et fournitures	44 215	25 113	1 091	70 419
Location	5 936	6 653	545	13 134
Financement des opérations	1 143	2 453	79	3 676
Dépenses diverses	16 389	13 958	1 019	31 365
	149 271	117 254	58 136	324 660
	765 760	452 463	92 775	1 310 998
Dépenses liées aux immobilisations				
Service de la dette net	41 728	89 528	2 877	134 133
Budget spécial d'exploitation	4 906	10 525	338	15 769
	46 634	100 053	3 215	149 902
Total	812 394	552 516	95 990	1 460 900

HEURES ET EFFECTIFS PAR MODE 2019

(en milliers d'heures)

	Bus	Métro	Transport adapté	Total STM
Heures régulières				
Gestionnaires	252	213	29	494
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	139	83	7	229
Professionnels syndiqués	287	348	17	652
Employés de bureau syndiqués	783	735	74	1 592
Gestionnaires de 1er niveau - transport	418	416	29	863
Commis divisionnaires et autres	149	94	161	404
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	192	193	6	392
Inspecteurs	201	139	-	340
Chauffeurs, opérateurs et autres	7 070	1 515	236	8 821
Employés d'entretien	2 338	2 390	67	4 795
	11 829	6 126	626	18 582
Heures supplémentaires				
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	-	-	-	1
Professionnels syndiqués	2	1	-	3
Employés de bureau syndiqués	9	12	1	22
Gestionnaires de 1er niveau - transport	29	47	1	77
Commis divisionnaires et autres	14	6	15	35
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	18	14	1	32
Inspecteurs	3	7	-	11
Chauffeurs, opérateurs et autres	265	116	11	392
Employés d'entretien	176	63	4	243
	515	266	33	814
Total	12 345	6 392	660	19 396
Effectifs (en années-personnes)				
Gestionnaires	120	102	14	236
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	66	40	3	110
Professionnels syndiqués	153	185	9	347
Employés de bureau syndiqués	429	402	41	871
Gestionnaires de 1er niveau - transport	200	200	14	414
Commis divisionnaires et autres	71	45	77	194
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	92	93	3	188
Inspecteurs	96	67	-	163
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 389	726	113	4 228
Employés d'entretien	1 120	1 144	32	2 296
Total	5 737	3 003	306	9 046

Objectifs du Plan stratégique organisationnel 2025

OBJECTIF	INDICATEUR	Unité	Cible 2019	Prévision 2018	Réel 2017
1. Livrer l'offre de service promise	Taux de livraison (km commerciaux) ¹	%	99,4	99,1	99,4
2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible	Ponctualité des bus	%	82,0	80,2	80,2
7. Poursuivre l'électrification du réseau	Proportion des déplacements STM ayant recours à l'électricité	%	76,4	74,0	71,3
9. Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée	Offre de service (km commerciaux)	M km	68,9	68,8	68,6
12. Maîtriser la gestion de l'entente de service	Coût complet par km (km commerciaux)	\$	11,79	11,52	11,32
13. Améliorer l'efficacité des processus et la productivité	Km commerciaux livrés / heure payée	Km /hr	6,8	7,0	7,1

Note 1 : le taux de livraison bus est calculé sur la base des kilomètres globaux.

La diminution prévue en 2018 est attribuable aux moyens de pression des employés d'entretien, dont une grève du temps supplémentaire.

Objectifs du Plan stratégique organisationnel 2025

OBJECTIF	INDICATEUR	Unité	Cible 2019	Prévision 2018	Réel 2017
1. Livrer l'offre de service promise	Taux de livraison (km commerciaux)	%	99,7	100,3	101,1
2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible	Clients à l'heure	%	97,5	97,1	97,0
4. Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle	Nombre de stations de métro accessibles par ascenseurs	Stations	15	14	12
			+ Bonaventure		
9. Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée	Offre de service (km commerciaux)	M km	90,1	88,7	85,5
12. Maîtriser la gestion de l'entente de service	Coût complet par km (km commerciaux)	\$	6,13	5,73	5,62
13. Améliorer l'efficacité des processus et la productivité	Km commerciaux livrés / heure payée	Km /hr	17,8	18,8	18,2

TRANSPORT ADAPTÉ

Objectifs du Plan stratégique organisationnel 2025

OBJECTIF	INDICATEUR	Unité	Cible 2019	Prévision 2018	Réel 2017
1. Livrer l'offre de service promise	Taux d'acceptation des demandes de déplacement	%	100	100	100
2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible	Ponctualité du transport adapté	%	82,0	80,0	81,0
12. Maîtriser la gestion de l'entente de service	Coût complet par déplacement	\$	21,86	21,10	20,84

SOUTIEN À L'EXPLOITATION ET OBJECTIFS CORPORATIFS

Objectifs du Plan stratégique organisationnel 2025

OBJECTIF	INDICATEUR	Unité	Cible 2019	Prévision 2018	Réel 2017	
3.	Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité	Information clientèle	%	90	94	94
		Confort et service à la clientèle	%	90	93	93
		Sentiment de sécurité	%	81	81	80
4.	Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle	Niveau de maturité en accessibilité universelle ¹	Niveau	Prochaine mesure en 2020		2,0
5.	Réduire le déficit de maintien des actifs	Déficit de maintien d'actifs	G\$	3,6	3,9	3,8
6.	Améliorer la performance lors de réalisation des investissements	Taux de réalisation des projets	%	82	99	105,7
8.	Bonifier le parcours client	Expérience client globale (positive)	%	65*	64	S/O
9.	Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée	Part modale STM (24 heures)	%	Prochaine mesure en 2020		
		Achalandage STM	M (dépl.)	452,9	447,7	429,5
10.	Renouveler l'organisation pour l'excellence de l'expérience client	Indice d'appropriation de l'excellence de l'expérience client ²	%	68*	S/O	62
11.	Agir comme chef de file en mobilité et développement durable	GES par km-passagers	Gr	43,3	43,7	44,7
14.	Attirer et retenir les talents	Indice de mobilisation des employés récents ²	%	Prochaine mesure en 2019		79,0
15.	Développer les compétences	Indice sur le développement des compétences ²				47,0
16.	Encourager l'implication et le leadership	Indice de mobilisation global ²				54,0

Note 1 : dernière mesure réalisée en 2015

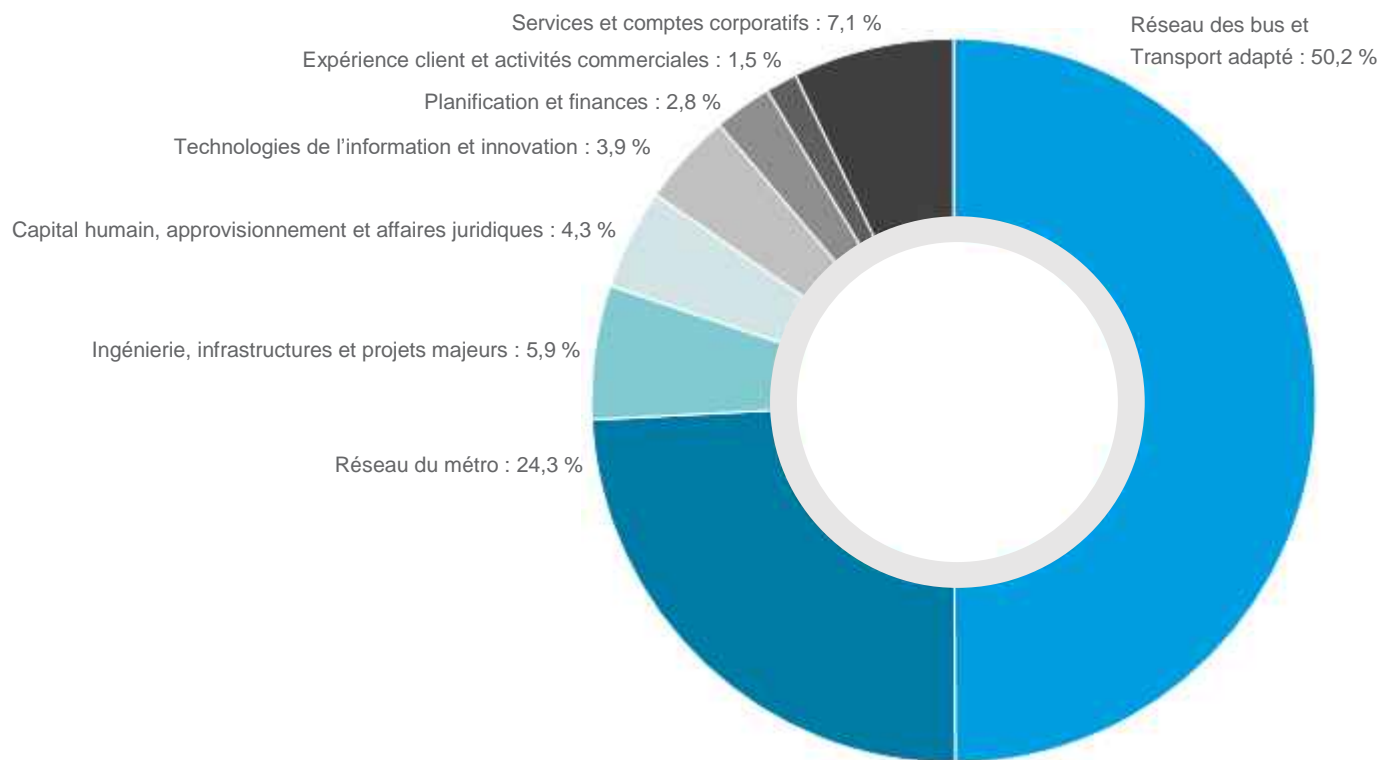
Note 2 : données réelles 2016

*Cible préliminaire qui pourrait être révisée

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Répartition des dollars par unité administrative 2019.....	54
Sommaire des unités administratives.....	55
Réseau des bus et transport adapté	56
Réseau du métro.....	57
Ingénierie, infrastructures et projets majeurs	59
Capital humain, approvisionnement et affaires juridiques	61
Technologies de l'information et innovation	61
Planification et finances.....	62
Expérience client et activités commerciales	63
Services et comptes corporatifs	64

RÉPARTITION DES DOLLARS PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE 2019



SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

	Budget 2019	Budget 2018	Prévision 2018	Réel 2017	Budget 2019 vs 2018 Écart	Budget 2019 vs 2018 Écart %
Réseau des bus et Transport adapté						
Dollars (<i>en milliers</i>)	654 570	631 068	628 150	609 439	23 502	3,7
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	4 988	4 890	4 808	4 744	98	2,0
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	498	516	733	728	(18)	(3,6)
Réseau du métro						
Dollars (<i>en milliers</i>)	317 796	305 540	302 175	288 290	12 256	4,0
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	2 323	2 288	2 200	2 249	35	1,5
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	242	225	225	328	17	7,5
Ingénierie, infrastructures et projets majeurs						
Dollars (<i>en milliers</i>)	78 424	73 684	73 684	69 871	4 740	6,4
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	605	576	555	548	28	4,9
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	38	37	36	40	-	1,3
Capital humain, approvisionnement et affaires juridiques						
Dollars (<i>en milliers</i>)	58 916	54 162	55 657	52 573	4 754	8,8
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	520	483	478	449	37	7,6
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	29	29	29	34	-	0,6
Technologies de l'information et innovation						
Dollars (<i>en milliers</i>)	54 436	49 616	48 732	46 272	4 820	9,7
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	228	223	196	187	5	2,0
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	3	3	3	8	-	-
Planification et finances¹						
Dollars (<i>en milliers</i>)	34 025	34 696	33 474	40 030	(671)	(1,9)
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	269	274	257	257	(5)	(1,7)
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	5	5	5	10	-	(2,6)
Expérience client et activités commerciales¹						
Dollars (<i>en milliers</i>)	18 578	18 456	17 201	24 629	122	0,7
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	99	97	90	84	2	2,1
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	-	-	-	3	-	-
Services et comptes corporatifs¹						
Dollars (<i>en milliers</i>)	94 255	89 627	101 117	83 812	4 628	5,2
Effectif (<i>en années-personnes</i>)	15	16	15	22	(1)	(7,0)
Heures supplémentaires (<i>en milliers</i>)	-	-	-	-	-	-

Note 1 : la centralisation des dépenses reliées aux revenus-clients et aux autres revenus dans les comptes corporatifs explique en majorité la diminution des dépenses pour les secteurs Planification et finances ainsi que pour Expérience client et activités commerciales par rapport aux résultats réels 2017.

RÉSEAU DES BUS ET TRANSPORT ADAPTÉ

Le réseau des bus de la STM offre un service de transport de surface sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible à l'ensemble de la communauté.

La STM possède un parc de 1 808 bus, dont 1 551 réguliers (12 mètres) et 257 articulés (18 mètres), ainsi que 16 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 kilomètres carrés. Il compte 222 lignes, dont 211 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, 360,4 kilomètres de voies comportant des mesures préférentielles pour bus, incluant des voies réservées, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus devrait atteindre 68,9 millions de kilomètres commerciaux en 2019.

Un service de transport collectif par taxi permet de compléter l'offre de service dans 12 secteurs où il n'est pas possible d'implanter un service d'autobus régulier.

Le transport collectif est accessible aux personnes ayant des limitations fonctionnelles sur la majorité des lignes de son réseau régulier.

Transport adapté

La STM offre un service de transport adapté porte à porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles avec son parc de 86 minibus en régie interne et plus de 1 500 véhicules taxis réguliers et accessibles répartis sous 14 fournisseurs de service en contrat avec la STM. Ainsi, près de 32 000 clients effectueront plus de 4,4 millions de déplacements en 2019 sur l'île de Montréal et en périphérie.

En 2019, la STM complétera la livraison du projet EXTRA (Exploitation Temps Réel Accès) avec la connexion des dix intermédiaires de service par taxi restants et l'implantation de l'appel aux clients pour aviser de l'arrivée imminente du véhicule.

RÉSEAU DU MÉTRO

Le métro de Montréal est alimenté à 100 % par l'électricité depuis son inauguration en 1966. Il comporte quatre lignes de 71 kilomètres au total, qui desservent 68 stations à la fin de l'année 2018. Le parc de matériel roulant compte 846 voitures, soit, 423 MR-73 et 423 AZUR (47 trains) au 1^{er} septembre 2018. Celles-ci parcourront 90,1 millions de kilomètres en 2019 sur l'ensemble du réseau de Montréal.

Le réseau du métro fournit à l'ensemble de la communauté un service de transport par métro sécuritaire, fiable, rapide et convivial, où le client se sent bien accueilli et informé, le tout en participant à la satisfaction de la clientèle et au développement durable par sa contribution au bon fonctionnement du transport en commun.

Entretien du matériel roulant

La direction Entretien du matériel roulant fournit des voitures de métro sécuritaires, fiables et accueillantes afin de répondre aux attentes des clients en matière de déplacements. De plus, elle fournit des véhicules de travaux pour contribuer à la pleine réalisation des programmes d'entretien et de rénovation des équipements et infrastructures du métro. Elle assure la disponibilité du matériel roulant pour la livraison de l'offre de service :

- en réalisant des programmes d'entretien préventif;
- en réalisant les entretiens curatifs;
- en réalisant des modifications techniques;
- en fournissant le service de l'équipe Urgences-Métro;
- en procédant au nettoyage des trains sur l'ensemble du réseau;
- en assurant le prolongement de la fin de vie utile des MR-73.

Exploitation des trains

La direction Exploitation des trains est responsable de livrer l'offre de service des trains de façon sécuritaire, efficiente et ponctuelle tout en visant l'excellence de l'expérience client. Pour ce faire, elle doit mobiliser les opérateurs de trains et le personnel de gestion, en ligne et en salle de contrôle, afin de livrer le service planifié, gérer les écarts et :

- en fournissant un service de gestion intégré du réseau du métro;
- en offrant le service complémentaire nécessaire aux nombreux événements;
- en contribuant à la planification de l'offre de service;
- en assurant la coordination et l'application des mesures d'urgence;
- en fournissant aux autres directions de la STM un service de supervision, de coordination et d'information en temps réel sur les activités d'exploitation;
- en soutenant les services STM ainsi que les bureaux de projets dans la planification et la coordination des activités et travaux réalisés dans le métro par des entreprises externes.

RÉSEAU DU MÉTRO

Exploitation des stations

La direction Exploitation des stations est responsable de fournir à la clientèle et à son personnel un environnement propre, sécuritaire et accueillant, et ce, dans les 68 stations du réseau du métro, de l'extérieur de l'édicule jusqu'à la pierre de quai. Elle assure le service à la clientèle, la vente et la perception des titres de transport ainsi que le service d'entretien sanitaire dans trois bâtiments administratifs. Ses efforts convergent pour faciliter l'expérience client en station :

- en accueillant, en informant et en servant notre clientèle avec respect et courtoisie;
- en assurant la sécurité des lieux, des clients et des employés;
- en fournissant un environnement propre et en favorisant le développement durable;
- en impliquant et en mobilisant nos employés pour offrir des services qui favorisent les meilleures pratiques d'affaires;
- en collaborant à un déplacement confortable et fluide de notre clientèle.
- De plus, les Espaces clients qui seront déployés dans 15 stations, d'ici la fin 2018, permettront d'assurer un service après-vente de qualité à nos clients.

Entretien des équipements fixes

La direction Entretien des équipements fixes (EÉF) est responsable de plus de 35 systèmes pour assurer l'exploitation du métro. Elle fournit un service d'entretien, de dépannage et de réparation visant à assurer et à maintenir la fiabilité, l'intégrité et l'état fonctionnel et sécuritaire de ses équipements, et ce, au moindre coût possible :

- en réalisant les programmes d'entretien préventif;
- en réalisant les entretiens curatifs;
- en fournissant un service de dépannage;
- en contribuant à l'élaboration et à la réalisation des projets de remplacement des équipements fixes par les bureaux de projets;
- en réalisant des travaux et en fournissant une assistance dans le cadre du remplacement des équipements fixes;
- en prenant en charge les nouveaux équipements et technologies.

Sûreté et contrôle

La direction Sûreté et contrôle est responsable de soutenir l'ensemble de l'entreprise en matière de sûreté industrielle et contrôle de titres, elle est au service des clients et des employés pour offrir un soutien de qualité et pour valoriser le sentiment de sécurité, et ce, de manière performante en collaborant avec ses partenaires internes et externes. Elle participe concrètement à l'offre de service de la STM :

- en accueillant la clientèle;
- en exerçant une présence rassurante;
- en contribuant à la sécurité d'exploitation;
- en contribuant à la prévention par la sensibilisation de la clientèle et des employés à la sécurité;
- en voyant au respect des règlements en vigueur et des volets des lois afférentes.

INGÉNIERIE, INFRASTRUCTURES ET PROJETS MAJEURS

Le rôle de la direction exécutive Ingénierie, infrastructures et projets majeurs est d'assurer la pérennité des équipements et infrastructures de la STM en offrant des services techniques complets à ses partenaires du métro et du réseau des bus, et ce, pour que ceux-ci puissent offrir le meilleur service possible à la clientèle de la STM.

La direction exécutive assume le leadership technique pour les équipements, systèmes et processus d'exploitation, réalise les grandes études techniques et assure la planification et la réalisation des projets majeurs de l'entreprise.

Elle est aussi responsable d'assurer la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et l'apparence des infrastructures du parc immobilier de la STM.

Gestion des actifs, des études et de la coordination des projets

Cette équipe a pour responsabilité de proposer un plan d'investissement global pour les actifs de la STM en se basant sur la connaissance de leur état. Elle réalise aussi les grandes études préliminaires de l'exploitation. Finalement, elle coordonne la réalisation de certains projets d'entreprise comme l'électrification du parc de véhicules de surface et le projet de démonstration d'autobus électrique Cité-Mobilité.

Ingénierie

Ce service est responsable de soutenir techniquement les opérations des réseaux du métro et des autobus ainsi que des infrastructures reliées. Il assume le leadership technique pour les équipements, systèmes et processus d'exploitation de la STM. Le service d'ingénierie est composé de plusieurs divisions :

L'ingénierie autobus

Cette division assure le soutien technique à l'entretien et à l'exploitation des autobus dans les 8 centres de transport et au centre d'entretien majeur pour le parc d'autobus et de véhicules de service de la STM. Ce soutien permet au réseau des bus d'offrir un service sécuritaire, fiable, convivial et accessible. L'équipe participe activement à l'électrification du réseau de surface de la STM.

L'ingénierie matériel roulant Métro

Cette division assure le soutien technique à l'entretien et au remplacement du parc de matériel roulant, trains MR-73 et AZUR, et du parc de véhicules travaux. Ce soutien permet à l'exploitation de pouvoir compter sur des voitures de métro fiables et sécuritaires.

L'équipe participe à la modification des différents ateliers en lien avec l'intégration des trains AZUR.

L'ingénierie exploitation et équipements fixes

Cette division assure le soutien technique et opérationnel afin de maintenir la fiabilité, l'intégrité et la sécurité des équipements et de l'exploitation du réseau du métro.

La division soutient les projets de remplacement des équipements et le déploiement des ascenseurs, par l'entremise des bureaux de projet, dans le réseau du métro.

L'ingénierie des infrastructures

Cette division assure le soutien technique en ingénierie, architecture et environnement pour assurer la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et l'apparence des infrastructures du parc immobilier de la STM.

La division est responsable de s'assurer que les activités de la STM respectent les différentes normes et règlements en vigueur en matière d'environnement.

INGÉNIERIE, INFRASTRUCTURES ET PROJETS MAJEURS

Entretien des infrastructures (EDI)

Ce service est responsable d'assurer la sécurité, la fiabilité, la disponibilité et l'apparence des infrastructures du parc immobilier de la STM au moindre coût, et ce, pour assurer la livraison des services métro et de surface. EDI compte trois grands champs de pratique :

Programme d'entretien préventif – EDI entretient l'infrastructure des centres de transport, des bâtiments administratifs, des ateliers de réfection majeure du métro et des bus, ainsi que des édicules et quais de métro. De plus, EDI réalise un programme d'entretien préventif sur plus de 11 000 équipements rattachés aux différents bâtiments, tels que des vérins hydrauliques, des portes de garage, des équipements de chauffage et de ventilation, des compresseurs et autres.

Correctifs en cas de bris – EDI a pour mandat de réparer et de remettre en état de bon fonctionnement les équipements en cas de bris, dans les plus brefs délais, afin de maintenir l'offre de service. Pour ce faire, EDI dispose d'une équipe de plus de 15 corps de métier compétents, dont des mécaniciens, des électriciens, des plombiers, des soudeurs, des ferblantiers, des menuisiers et autres.

Programmes de réfection – EDI met en place des projets structurés de réfection, de concert avec les divisions d'ingénierie. Il s'agit de programmes de réfection qui ciblent des équipements, comme des vérins hydrauliques, des sites ciblés ou les abords des stations de métro. Ce sont aussi des projets spécifiques d'envergure moyenne, comme la sécurisation des accès de certains sites et le remplacement ponctuel d'équipements en fin de vie utile.

Projets majeurs

La direction exécutive est aussi responsable de planifier, d'organiser et de réaliser les projets majeurs de la STM et les grands programmes de rénovation du métro et des infrastructures de surface.

Les projets majeurs sont répartis entre quatre services, dont deux pour le métro, un pour les infrastructures de surface et un pour la réalisation du SRB Pie-IX.

Les principaux projets sont le prolongement de la ligne bleue, la construction du garage Côte-Vertu et de l'édicule Vendôme, les programmes Réno-systèmes, Réno-Infrastructures et Accessibilité Métro, la reconstruction du complexe Crémazie, la construction du nouveau centre de transport Bellechasse et l'introduction des voitures de métro AZUR.

CAPITAL HUMAIN, APPROVISIONNEMENT ET AFFAIRES JURIDIQUES

Soutenir au quotidien tous les employés et toutes les directions de l'entreprise dans la poursuite de leurs objectifs, participer activement au développement de l'entreprise, assurer le respect des normes et des bonnes pratiques dans les domaines de responsabilités qui lui incombent et, finalement, poursuivre le travail en ce qui a trait à la protection de la personne et aux services d'aide aux employés.

Secrétariat corporatif et Affaires juridiques

Veiller au bon fonctionnement des activités du conseil d'administration et de ses comités. Assurer l'élaboration des encadrements administratifs et de gouvernance des différentes directions. Coordonner la gestion et préservation des documents et archives. Conseiller, accompagner et informer les directions afin de s'assurer du respect des normes juridiques encadrant les activités de la Société. Assurer la représentation et la défense des intérêts devant les instances administratives et judiciaires.

Régimes de retraite

Travailler avec les Comités de retraite et leurs sous-comités, la STM, les syndicats et les différentes associations afin de s'assurer que les régimes de retraite sont administrés dans le respect des différentes législations et normes en vigueur. Prendre les moyens afin d'obtenir les rendements nécessaires, sous réserve d'un niveau de risque acceptable, pour respecter la mission principale des régimes qui est d'assurer le versement des prestations tout en offrant un service de qualité aux participants.

Expertise - Ressources humaines

Recruter, accueillir et intégrer les meilleurs employés. Poursuivre une dynamique collaborative de relations de travail qui favorise la communication et la recherche de solutions novatrices avec les partenaires syndicaux. Soutenir le développement d'une culture de santé et sécurité au travail.

Partenariats d'affaires et développement des compétences

Développer et maintenir les compétences de l'ensemble des employés et contribuer activement à l'amélioration de la mobilisation de ces derniers. Accompagner activement les employés dans le cadre de la gestion du changement au niveau des différents projets. Soutenir activement les gestionnaires afin d'implanter notre changement de culture.

Chaîne d'approvisionnement

S'assurer que les différents processus d'approvisionnement permettent d'acquérir des biens et services au meilleur coût et de la meilleure qualité, tout en respectant les différentes législations, procédures et normes d'éthique reconnues. Prendre les mesures appropriées afin d'administrer l'ensemble des contrats octroyés tout en gérant les inventaires, la gestion des entrepôts et la distribution des biens sur le réseau de la STM.

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET INNOVATION

Soutenir la Société dans sa transformation numérique, dans l'optimisation de ses processus et des services tout en assurant le maintien des systèmes d'information, de l'infrastructure technologique ainsi que des communications.

En partenariat avec l'ensemble des secteurs d'affaires, assurer une saine gestion des actifs informationnels de la Société.

PLANIFICATION ET FINANCES

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

Finances

La direction Finances s'assure de la production d'importants livrables, tels que le budget, le Programme des immobilisations et le suivi budgétaire mensuel. Elle assure la production des états financiers consolidés de la STM conformément aux normes comptables du secteur public, la gestion des paiements aux fournisseurs ainsi que la gestion des comptes clients. Elle est de plus responsable du contrôle de la saisie du temps et de la production de la paie hebdomadaire des employés. Elle veille également à ce que les systèmes financiers permettent de soutenir les opérations financières de l'entreprise. Le financement des investissements ainsi que la gestion des opérations de trésorerie, des placements du fonds d'amortissement et des risques financiers font aussi partie de ses activités. Le soutien à la haute direction et à tous les gestionnaires de l'entreprise fait partie du quotidien de l'équipe. De plus, celle-ci assure l'établissement et le maintien d'un portefeuille de projets optimisé. Cette optimisation est effectuée en fonction des objectifs stratégiques à atteindre, des ressources humaines et financières disponibles, ainsi que du potentiel de récupération des bénéfices générés par ses projets. La direction s'assure également du suivi des subventions des projets auprès des différents intervenants concernés.

Planification stratégique et billettique

La direction Planification stratégique et billettique est responsable de l'élaboration du Plan stratégique organisationnel de la STM et elle accompagne les directions dans sa mise en œuvre et son suivi. De plus, elle développe et coordonne la stratégie d'intégration du développement durable et de l'accessibilité universelle dans les processus décisionnels, les opérations ainsi que les projets. Elle élabore et publie annuellement un état d'avancement des plans stratégiques organisationnel, de développement durable et d'accessibilité universelle.

Son Centre de compétences en intelligence d'affaires, de concert avec l'équipe des Technologies de l'information, assure la conformité aux normes, de même que l'entretien et l'évolution des processus et des systèmes financiers. Il est également responsable de conseiller l'ensemble de l'organisation sur les meilleures pratiques en intelligence d'affaires et en valorisation des données, ainsi que de développer les solutions de mesure de la performance et d'analyses des données qui aident les gestionnaires dans leurs prises de décision.

En vue d'atteindre l'excellence opérationnelle et d'amorcer un changement de culture en ce sens, cette direction est également responsable de soutenir, d'accompagner et de former les différents secteurs dans la réalisation de démarches d'amélioration continue. Elle est aussi responsable de la gestion intégrée des risques pour l'ensemble de l'organisation, en plus d'assurer la surveillance, le suivi et l'application des différents contrôles internes.

Enfin, la direction Planification stratégique et billettique est responsable de la gestion et de l'exploitation du système OPUS, de l'approvisionnement et de la gestion des supports de titres de transport, ainsi que de l'acquisition et de l'intégration des équipements de vente et de perception pour les six exploitants utilisant le système OPUS. De plus, elle recommande et contribue à mettre en œuvre, de concert avec l'ARTM, des innovations en matière de billettique. Elle rend disponibles le matériel, l'argent et les équipements nécessaires pour soutenir le réseau de vente de titres de transport auprès de la clientèle dans les agences dépositaires et le réseau de vente interne, en plus de traiter et de comptabiliser les recettes qui en découlent.

Planification et développement des réseaux

La direction Planification et développement des réseaux développe des services de transport collectif performants en proposant des orientations, des solutions ou des services novateurs qui répondent aux besoins de la clientèle et du milieu. Elle assure un suivi de la performance des réseaux de transport collectif en ajustant en continu les niveaux d'offres de service, les temps de parcours et les horaires.

De plus, elle soutient ses partenaires d'exploitation en matière de gestion du réseau en lien notamment avec les chantiers routiers. Elle implante également un réseau de mesures préférentielles pour bus sur le territoire permettant des gains pour les utilisateurs du transport collectif. Elle améliore le confort des clients en situation d'attente à l'arrêt ou au terminus.

PLANIFICATION ET FINANCES

Contractualisation et relations avec les partenaires

La division assure la maîtrise de la gestion de l'entente de service avec l'Autorité régionale de transport métropolitain ainsi que les relations avec les partenaires.

La division est responsable de la mise en œuvre de la contractualisation à la STM. À ce titre, elle négocie et assure le respect de l'entente de service transitoire et des ententes de gestion déléguée avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Elle coordonne également leur mise en œuvre auprès des différents secteurs de l'entreprise. Elle assure les liaisons avec les partenaires métropolitains comme l'ARTM et la ville de Montréal.

La division est également responsable des relations avec les partenaires. À ce titre, elle accompagne les différents secteurs de l'entreprise dans la gestion des parties prenantes externes et des enjeux d'acceptabilité sociale, notamment auprès des communautés locales. Enfin, en plus d'assurer une vigie de l'environnement politique dans lequel opère la STM, elle appuie la haute direction dans la gestion des dossiers d'affaires gouvernementales, notamment par le déploiement de stratégies, de positionnement et l'analyse des politiques.

EXPÉRIENCE CLIENT ET ACTIVITÉS COMMERCIALES

La direction exécutive est responsable de développer et de mettre en œuvre des stratégies et des actions visant directement l'amélioration de l'expérience de déplacement de la clientèle. Des spécialistes en marketing, communication, image de marque, relations publiques, information et service à la clientèle y travaillent.

Marketing, communications et affaires publiques

L'équipe du marketing crée et exécute des stratégies d'acquisition et de fidélisation de la clientèle. Elle élabore également des partenariats événementiels et tarifaires. Son expertise inclut la recherche en marketing par laquelle nous pouvons suivre l'évolution des comportements et attentes des clients et tester les stratégies de marketing et de communication. Elle chapeaute, entre autres, le panel client « Ma voix ma STM » ainsi que le sondage d'expérience client et les normes de qualité de service.

L'équipe des communications élabore, crée et déploie l'ensemble des communications de l'entreprise destiné aux clients et aux employés et veille à la cohérence graphique des communications visuelles. D'une part, elle vise à valoriser le transport collectif, à promouvoir ses produits et services et à informer les clients sur tous les aspects pouvant influencer leur parcours. Un groupe entier se consacre d'ailleurs à l'accompagnement durant les déplacements, que ce soit sous forme d'outils électroniques, de signalétique ou de service à la clientèle. D'autre part, aux communications internes, nous entretenons un dialogue et maintenons un flux d'information continu avec nos employés, joueurs clés de notre relation avec la clientèle.

L'équipe des affaires publiques assure la gestion des communications stratégiques entourant le rayonnement et la réputation de la STM. Elle réalise pleinement ce mandat en faisant valoir les projets de l'organisation ainsi que ses positions en apportant sa voix dans le cadre des enjeux liés à la mobilité, à la communauté montréalaise de même qu'auprès des nombreuses parties prenantes liées au domaine des transports collectifs. Gardienne de la mise en valeur du patrimoine de l'entreprise, elle veille à projeter une image positive de l'organisation, notamment en assurant une relation constante avec les médias traditionnels, en gérant la communauté des médias sociaux de réputation et en encadrant les activités protocolaires. Elle conçoit et réalise diverses activités médiatiques, en plus d'effectuer, d'analyser, de recommander et de mettre en œuvre les meilleures pratiques d'affaires publiques. Enfin, elle étend le rayonnement de la STM en faisant la promotion de sa vision, de son expertise et de ses réalisations auprès des décideurs économiques et du secteur du transport collectif.

Activités commerciales

Transgesco S.E.C. a pour objectif de générer des revenus autres que tarifaires par le biais de partenariats d'affaires, à partir du potentiel commercial, des actifs et des ressources de la STM, qui contribueront à améliorer l'expérience client. Grâce à ces partenariats, les clients peuvent, par exemple, accéder à plusieurs commerces durant leur parcours et profiter du réseau cellulaire pendant leur déplacement en métro.

SERVICES ET COMPTES CORPORATIFS

Direction générale

La direction générale a comme mission de faire le lien entre les instances politiques, opérationnelles et administratives de l'entreprise dans le but de servir ses clients et d'améliorer leur expérience de déplacement. Pour ce faire, elle dirige l'ensemble des activités de l'organisation et s'assure de l'atteinte des objectifs fixés.

Vérification générale

Fournir aux membres du conseil d'administration et à la direction des opinions indépendantes, professionnelles et objectives attestant que les activités de la STM sont réalisées dans le respect des principes de saine gestion (efficience, efficacité, économie, environnement), et ce, en conformité avec les lois, les règlements et les encadrements de la STM.

Excellence opérationnelle

La direction Excellence opérationnelle assure une vision intégrée et une cohérence dans la planification, l'organisation et la coordination du déploiement de la démarche d'excellence opérationnelle. Elle est responsable de conseiller la haute direction quant aux orientations et stratégies à mettre en place pour atteindre les cibles fixées. Elle soutient également l'ensemble des directions exécutives dans la définition des mandats, livrables, échéances et indicateurs de suivi et assure une coordination des services requis pour livrer les résultats attendus et contribuer ainsi au développement d'une culture d'excellence opérationnelle dans l'entreprise.

Comptes corporatifs

Constituer des dépenses ne pouvant être attribuées à un secteur en particulier. Ils regroupent notamment les taxes municipales, la cotisation à la CNESST, les assurances, les coûts d'énergie des bâtiments, la location de locaux, les passifs salariaux et les avantages sociaux futurs.

PERSPECTIVES FINANCIÈRES EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS

Sommaire du Programme des immobilisations 2019-2028	66
Impact des investissements sur le service de la dette.....	73
Financement des investissements	74

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Les investissements prévus au cours des dix prochaines années totalisent plus de 15 milliards de dollars. À titre comparatif, le précédent programme des immobilisations affichait des investissements de 10 milliards de dollars.

Il est à noter que durant les années 2017 et 2018, le rythme des investissements s'est accru de façon significative. Forte de cette tendance, la STM investira trois fois plus d'argent dans le maintien et le développement de ses infrastructures au cours des dix prochaines années qu'elle ne l'a fait au cours des dix dernières années.

Sommaire des investissements

(en millions de dollars)	Nb Projets	2018 et avant	2019	2020	Total Projet	Total PI 2019-2028
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	3	1 926,0	61,7	409,0	2 716,0	790,0
Acquisition des voitures de métro AZUR		1 677,9	10,8	98,5	1 872,7	194,8
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels		51,7	44,6	298,4	581,7	530,0
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		196,4	6,3	12,0	261,6	65,2
2. RÉNO MÉTRO	5	821,4	220,3	288,8	1 838,1	1 016,7
Réno-Systèmes - phase 4		102,4	97,8	121,1	582,5	480,1
Réno-Systèmes - phase 3		413,1	27,2	25,9	500,0	86,9
Réno-Infrastructures - phase 2		69,8	58,2	69,5	303,3	233,5
Réno-Infrastructures - phase 1		217,4	12,5	5,4	239,6	22,2
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1		18,7	24,6	66,9	212,7	194,0
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	5	221,0	137,4	216,4	983,0	762,0
Garage Côte-Vertu		155,6	76,2	121,9	418,1	262,4
Prolongement de la ligne Bleue		3,3	14,5	25,6	364,9	361,6
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme		30,3	18,4	27,7	76,5	46,1
Prolongation de la durée de vie des MR73		28,1	18,3	22,6	69,0	40,9
Agrandissement du centre d'attache Viau		3,5	10,0	18,5	54,5	51,0
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	9	357,4	224,7	342,7	1 440,4	1 065,1
Centre de transport - Est de Montréal		4,8	29,8	127,4	370,2	365,5
Reconstruction du complexe Crémazie		119,9	49,5	33,3	262,9	143,0
Nouveau centre de transport Bellechasse		11,2	20,6	84,4	254,2	243,0
Agrandissement de 3 centres de transport		2,4	74,5	61,4	164,6	162,2
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		144,9	9,4	0,9	155,2	10,3
Programme de mesures préférentielles pour bus		28,7	7,3	2,9	79,0	32,4
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA		17,0	23,3	13,2	75,9	59,0
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI - phase 1		14,4	4,6	14,8	54,1	39,7
EXTRA Connecte		14,1	5,7	4,4	24,2	10,1
5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)	3	294,3	128,8	503,1	1 549,0	1 254,7
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2		22,5	100,3	499,5	1 244,5	1 222,0
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017		268,8	20,9	0,4	290,1	21,3
Électrification des véhicules de travaux en tunnel		3,0	7,7	3,2	14,4	11,4
Sous-total des principaux projets autorisés	25	3 620,1	772,9	1 760,0	8 526,5	4 888,5
Pourcentage des principaux projets		94%	87%	96%	94%	95%
Sous-total des autres projets autorisés	33	247,8	110,6	79,9	514,1	266,3
Total des projets autorisés	58	3 867,9	883,5	1 839,9	9 040,6	5 154,8
Total des projets en définition	10	2,6	27,5	30,7	4 378,1	4 006,6
Total des projets en identification	38	0,4	14,2	54,1	6 987,6	6 410,6
Total des investissements	106	3 870,8	925,2	1 924,8	20 406,3	15 572,0

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Acquisition des voitures de métro AZUR

Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

Le projet vise l'acquisition de 17 trains additionnels en remplacement de voitures MR-73. La STM déploiera ces 17 nouveaux trains sur la ligne verte. Avec la livraison de ceux-ci, 90 % du service sur cette ligne sera assuré par les trains AZUR.

En plus d'inclure l'acquisition de 17 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, l'acquisition d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet.

	2020	2021	Total
Maintien	9	8	17
Développement	-	-	-
Total	9	8	17

BÉNÉFICES

Les nouvelles voitures de métro peuvent accueillir plus de passagers que les voitures MR-73, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre.

Les voitures sont également pleinement accessibles aux personnes à mobilité réduite. 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.

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Réno-Métro

Réno-Systèmes – phases 3 et 4

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 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.

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

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

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1

Dans sa politique d'accessibilité universelle, 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 accessibles universellement 41 stations de métro d'ici 2025.

Pour ce faire, la phase 1 du programme prévoit la mise en service d'ascenseurs dans 14 stations d'ici 2022 :

- 2018-2019 : Jean-Talon et Jean-Drapeau;
- 2019-2020 : Jolicœur et Angrignon;
- 2019-2021 : Place-des-Arts;
- 2020-2021 : McGill;
- En phase de plans et devis ou en étude : sans s'y limiter : Villa-Maria, Namur, Outremont, Édouard Montpetit, D'Iberville, Préfontaine, Place St-Henri et Longueuil. Cette liste pourrait être appelée à changer.

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.

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Réno-Infrastructures – phase 1 et 2

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 du 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.

Les phases du programme visent 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 des phases 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 structurales, 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);
- 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.

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Autres infrastructures métro

Garage Côte-Vertu

Le garage Côte-Vertu vise l'ajout d'espaces de stationnement pour garer des voitures de métro supplémentaires, ce 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 du prolongement de la ligne bleue.

Plus spécifiquement, ce projet consiste à construire un garage et un tunnel de raccordement à l'arrière-gare de la station Côte-Vertu, ce qui permettra d'ajouter 10 espaces de stationnement et d'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. Finalement, dans le cas d'un éventuel prolongement de la ligne orange à cette extrémité, la conception du garage protège l'avenir en permettant l'ajout éventuel d'espaces pour des voitures de métro additionnelles, et ce, sans nuire à l'exploitation de cette ligne.

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.

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-EXO, est de :

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

Solution proposée :

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

Le concept proposé n'inclut aucune mise à niveau des infrastructures de l'édicule existant, sauf les travaux aux interfaces entre l'infrastructure existante et la nouvelle ainsi que ceux 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.

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Technologies et infrastructures de surface

Reconstruction du complexe Crémazie

Construit en 1948, le complexe Crémazie est un atelier destiné principalement aux activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Il faut effectuer 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 de l'adapter aux besoins d'entretien actuels et futurs en fonction des nouvelles technologies (bus articulés, hybrides, électriques, trolleybus).

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

Le complexe Crémazie ne peut cesser ses opérations. Ainsi, sa reconstruction se déroulera en trois phases et se terminera en avril 2021. 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 favorisera la mobilisation des employés.

Agrandissement de 3 centres de transport

Le réseau d'autobus actuel comprend 222 lignes et 1 808 bus (bus hybrides, articulés, et électriques). Pour faire suite à l'autorisation d'acquérir 300 bus supplémentaires, il est nécessaire de prévoir l'intégration de ces bus en termes de stationnement, d'exploitation et d'entretien. À l'exception de Stinson, tous les centres de transport sont utilisés à pleine capacité selon les modalités d'exploitation actuelles.

Le projet d'agrandissement des centres de transport Anjou, Legendre et Saint-Laurent permettra d'accueillir 160 bus et consiste à créer :

- Une extension de l'aire de stationnement des bus, des locaux du personnel et des équipements associés;
- Une extension de l'aire d'entretien des bus, des locaux et des équipements associés.

Ce projet inclura également la mise en place de mesures transitoires permettant de réaliser les travaux de construction tout en assurant le maintien des activités d'exploitation, et ce, dans les meilleures conditions de sécurité.

Une livraison progressive est prévue à partir de 2020.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De répondre au besoin de 300 bus supplémentaires pour offrir un meilleur service à la clientèle;
- D'effectuer l'électrification éventuelle du réseau des bus;
- De bonifier l'offre de service Bus.

SOMMAIRE DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028

Électrification du réseau (matériel roulant)

Acquisition de bus 12 mètres phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2019 à 2024, l'acquisition de 963 bus 12 mètres.

- 498 bus hybrides ou électriques pour remplacer des bus en fin de vie utile;
- 431 bus hybrides ou électriques à ajouter au parc;
- 30 bus électriques à recharge garage à ajouter au parc;
- 4 bus électriques à recharge rapide à ajouter au parc.

L'acquisition de bus à ajouter au parc existant permettra de faire face aux aléas des travaux internes et externes, de revoir et d'adapter l'offre de service bus tout en palliant les imprévus. Cela aura comme conséquence d'améliorer la régularité, la ponctualité et la fluidité du service bus.

Ces autobus seront munis d'un système hybride ou électrique, d'un système de perception des titres et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ils seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

Le projet comportera aussi un volet intégration des autobus tant au niveau de l'entretien qu'à celui de l'exploitation.

Nombre de bus	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Remplacement	99	109	54	80	56	100	498
Ajout	-	300	51*	32*	44*	38*	465
Total	99	409	105	112	100	138	963

*En option

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Le maintien du parc en bon état (âge moyen autour de 8 ans);
- L'amélioration du service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- La réduction des émissions de GES;
- L'approfondissement de nos connaissances et l'acquisition d'une expérience en électrification du transport.

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE

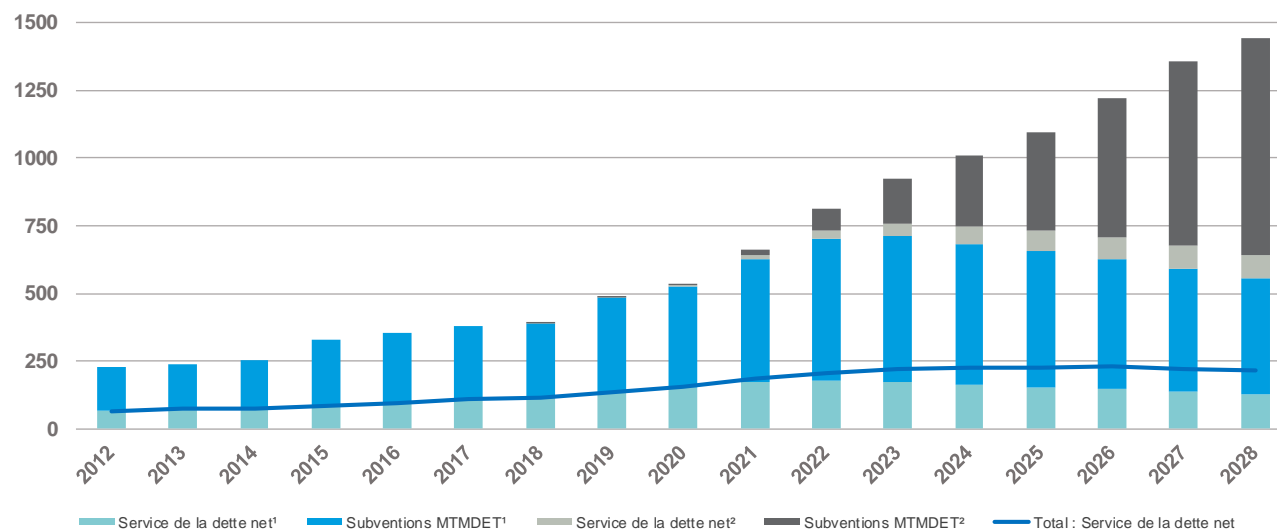
Le service de la dette net devrait se situer à 117,6 millions de dollars en 2018 pour atteindre 215,1 millions de dollars en 2028. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 8,3 % par rapport à 10,8 % pour la période de 2013 à 2018. Le service de la dette net a représenté 8,3 % des dépenses d'exploitation nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires) en 2017.

En 2028, ce ratio devrait se situer à 9,3 %, en dessous de la limite supérieure de 16 %. Ces prévisions sont conformes à la directive de gestion de la dette à long terme, en ce qui a trait au ratio relié à l'endettement.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 71,1 % (pour la période de 2013 à 2018) à 77,2 % pour les dix prochaines.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

(en millions de dollars)



(En millions de dollars)	Prévisions																
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Projets autorisés																	
Service de la dette brut ¹	227,0	240,2	255,6	327,6	353,7	378,2	392,2	486,4	527,3	627,5	704,2	714,4	683,4	656,0	624,4	592,1	557,2
Subventions MTMDET ¹	160,6	163,8	182,5	241,2	257,2	266,8	274,6	353,0	374,8	455,4	525,6	540,3	520,6	503,9	478,1	454,9	426,9
Service de la dette net¹	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	111,5	117,6	133,4	152,5	172,1	178,7	174,1	162,8	152,1	146,3	137,2	130,3
Projets en définition et identification																	
Service de la dette brut ²	-	-	-	-	-	-	0,0	0,8	5,4	32,2	108,8	211,3	324,2	440,0	595,9	765,9	885,5
Subventions MTMDET ²	-	-	-	-	-	-	0,0	0,1	0,7	18,4	81,3	165,3	259,5	363,8	513,0	680,6	800,6
Service de la dette net²	-	-	-	-	-	-	0,0	0,8	4,7	13,8	27,5	46,0	64,6	76,2	83,0	85,2	84,9
Total																	
Service de la dette brut	227,0	240,2	255,6	327,6	353,7	378,2	392,2	487,2	532,7	659,7	813,0	925,7	1 007,5	1 096,0	1 220,4	1 358,0	1 442,6
Subventions MTMDET	160,6	163,8	182,5	241,2	257,2	266,8	274,6	353,1	375,5	473,8	606,8	705,6	780,1	867,7	991,1	1 135,5	1 227,5
Total : Service de la dette net	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	111,5	117,6	134,1	157,2	185,9	206,1	220,1	227,4	228,3	229,3	222,5	215,1

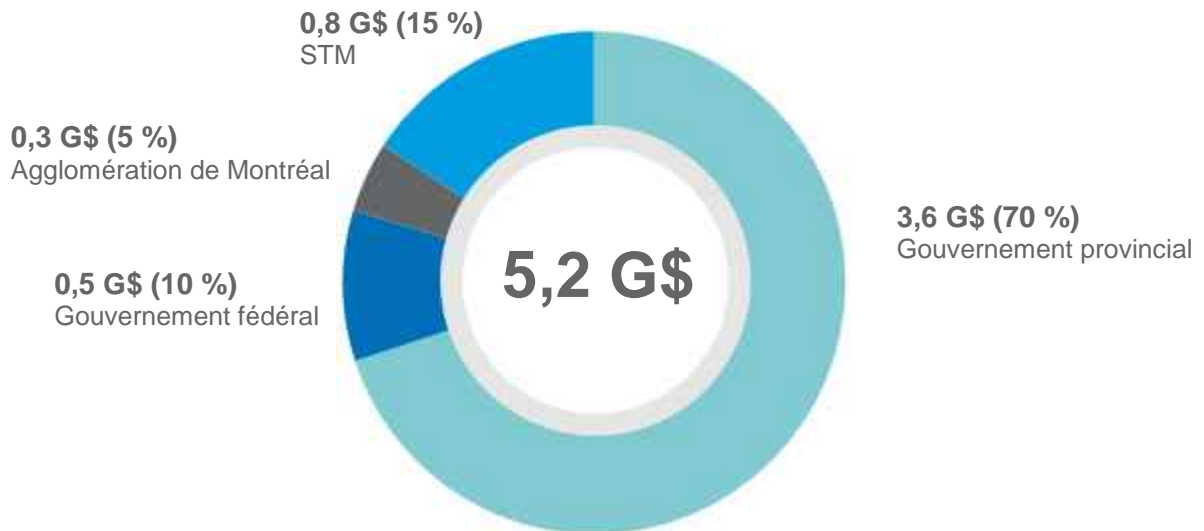
¹ Les montants pour les projets autorisés

² Les montants pour les projets en définition et identification

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE 2019-2028

(en milliards de dollars)



Note 1 : Projets autorisés seulement

AUTRES INDICATEURS

Introduction	76
Dépenses totales.....	77
Dépenses totales de rémunération et en biens et services	78
Heures régulières et supplémentaires.....	79
Kilomètres commerciaux et heures de service totales – bus.....	80
Kilomètres commerciaux – voitures de métro	81
Déplacements en minibus et taxis – transport adapté.....	82
Dette brute et nette de la STM	83
Service de la dette net.....	83

INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation financière de la STM pour la période de 2010 à 2019. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 2010. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice, pour la période de 2010 à 2019, est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2018 et 2019 sont des prévisions.

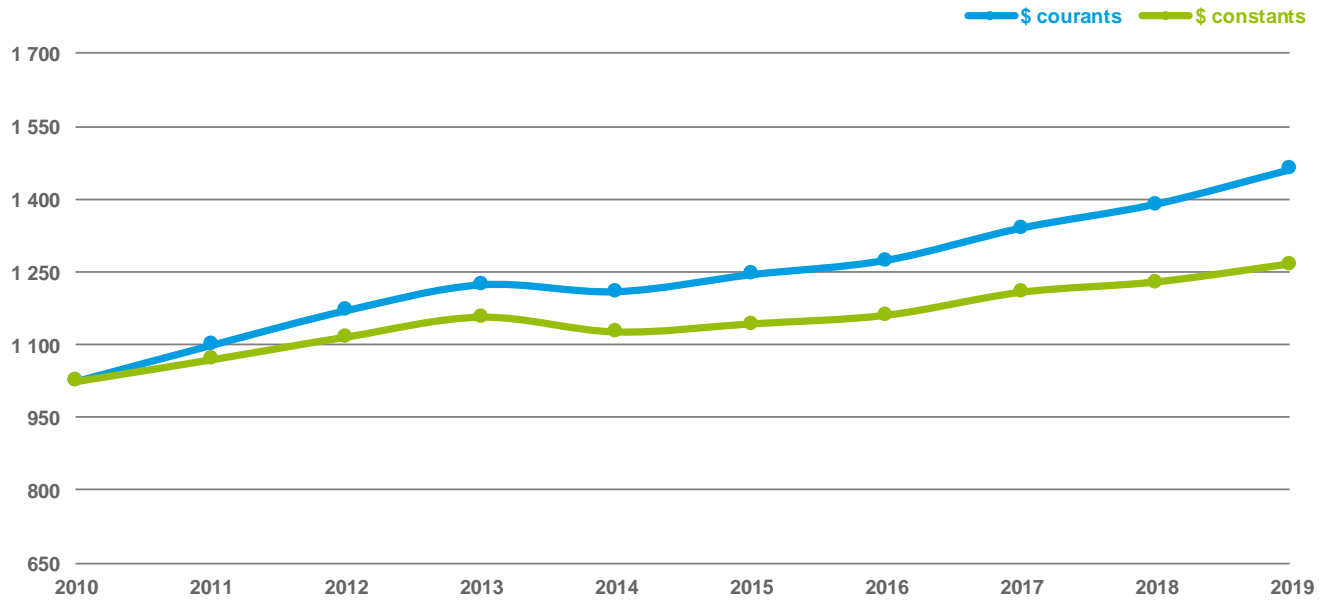
IPC - Montréal	Réel 2010	Réel 2011	Réel 2012	Réel 2013	Réel 2014	Réel 2015	Réel 2016	Réel 2017	Prévision 2018	Prévision 2019
Variation	1,000	1,028 2,79 %	1,049 2,03 %	1,058 0,83 %	1,074 1,48 %	1,089 1,38 %	1,098 0,80 %	1,110 1,11 %	1,131 1,90 %	1,154 2,00 %

Sources : Statistique Canada
STM (prévisions 2018-2019)

DÉPENSES TOTALES

(en millions de dollars)

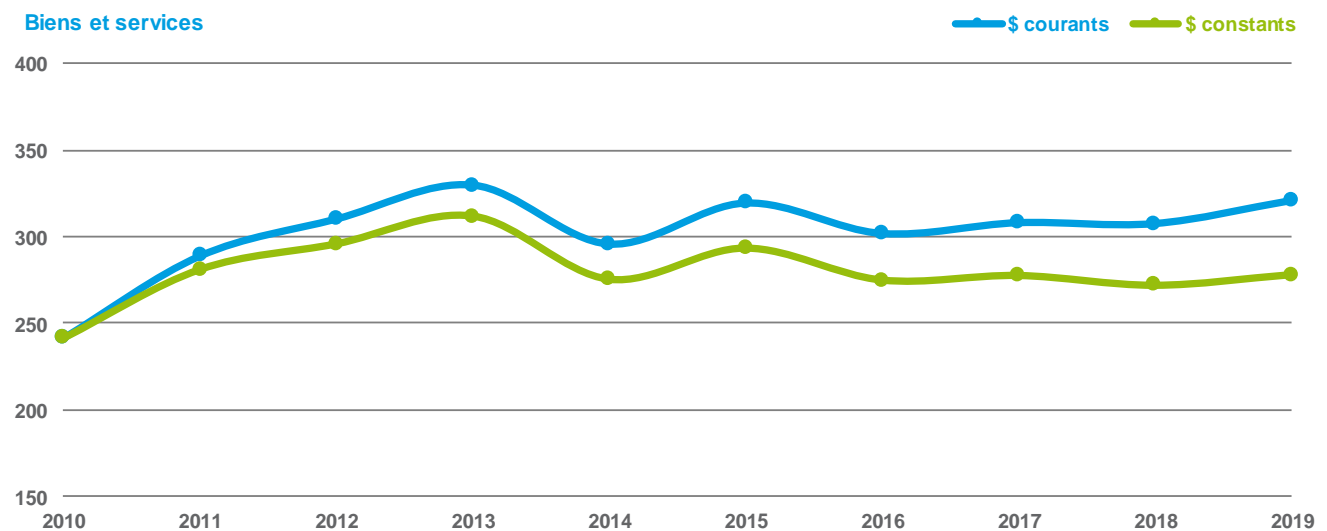
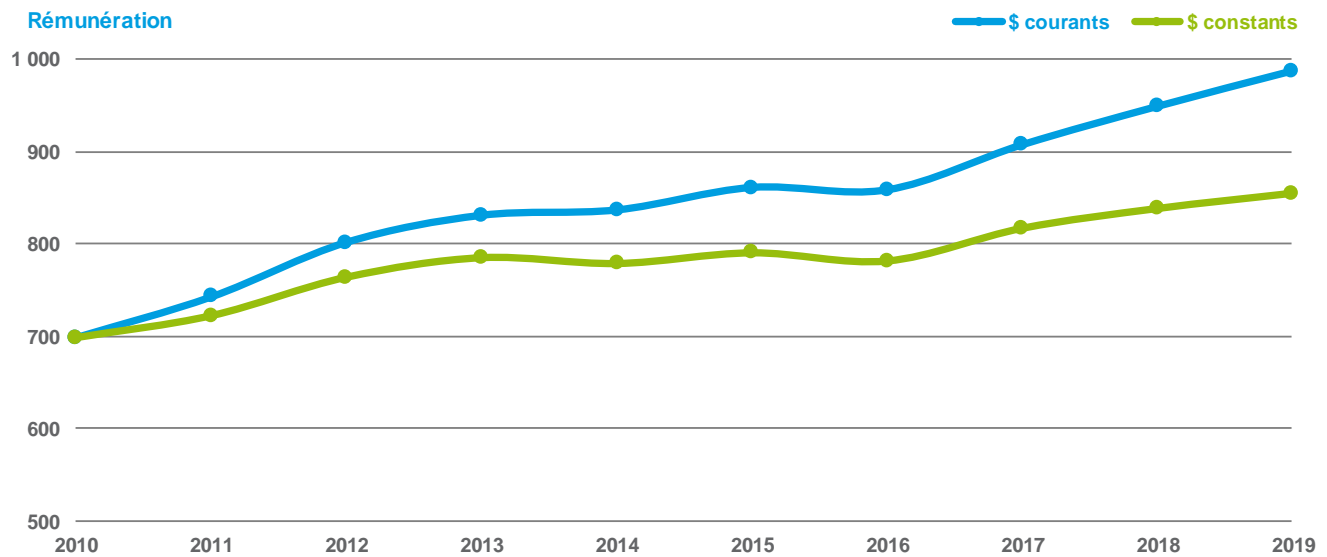
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
\$ courants	1 023,9	1 098,5	1 170,0	1 223,3	1 209,2	1 244,2	1 273,8	1 340,1	1 389,7	1 460,9	42,7 %
\$ constants	1 023,9	1 068,6	1 115,4	1 156,2	1 125,9	1 142,5	1 160,1	1 207,3	1 228,7	1 265,9	23,6 %



DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET EN BIENS ET SERVICES

(en millions de dollars)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	698,0	742,1	801,0	830,2	836,0	860,3	857,7	906,5	947,9	986,3	41,3 %
\$ constants	698,0	721,8	763,6	784,7	778,4	790,0	781,2	816,6	838,1	854,7	22,4 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	241,8	289,1	310,4	329,9	296,0	319,6	302,1	308,3	307,7	321,0	32,7 %
\$ constants	241,8	281,2	295,9	311,8	275,6	293,5	275,1	277,7	272,1	278,1	15,0 %

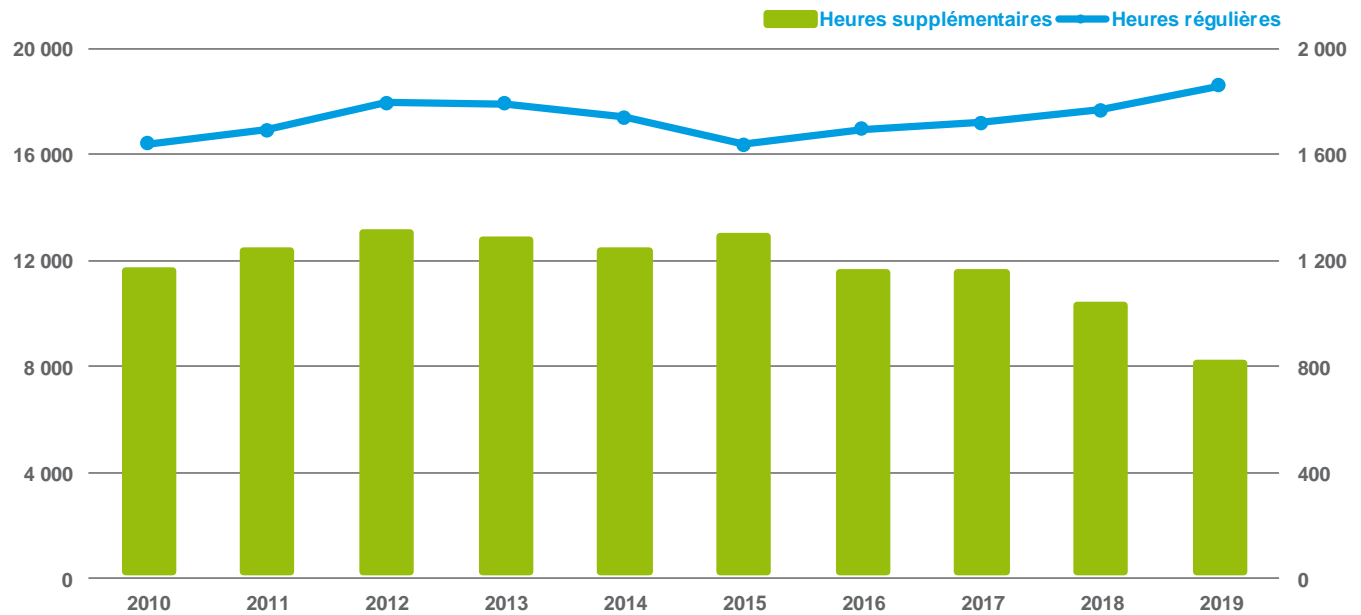


Note : les dépenses excluent les frais de financement des opérations, les dépenses liées aux investissements. La baisse des biens et services observée en 2014 est principalement causée par le gel des services professionnels et par diverses mesures de rationalisation. De plus, la ristourne de la TVQ s'applique depuis l'année 2014. Pour les années suivantes, les mesures de rationalisation et d'excellence opérationnelle ont permis de limiter la progression des dépenses.

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES

(en milliers d'heures)

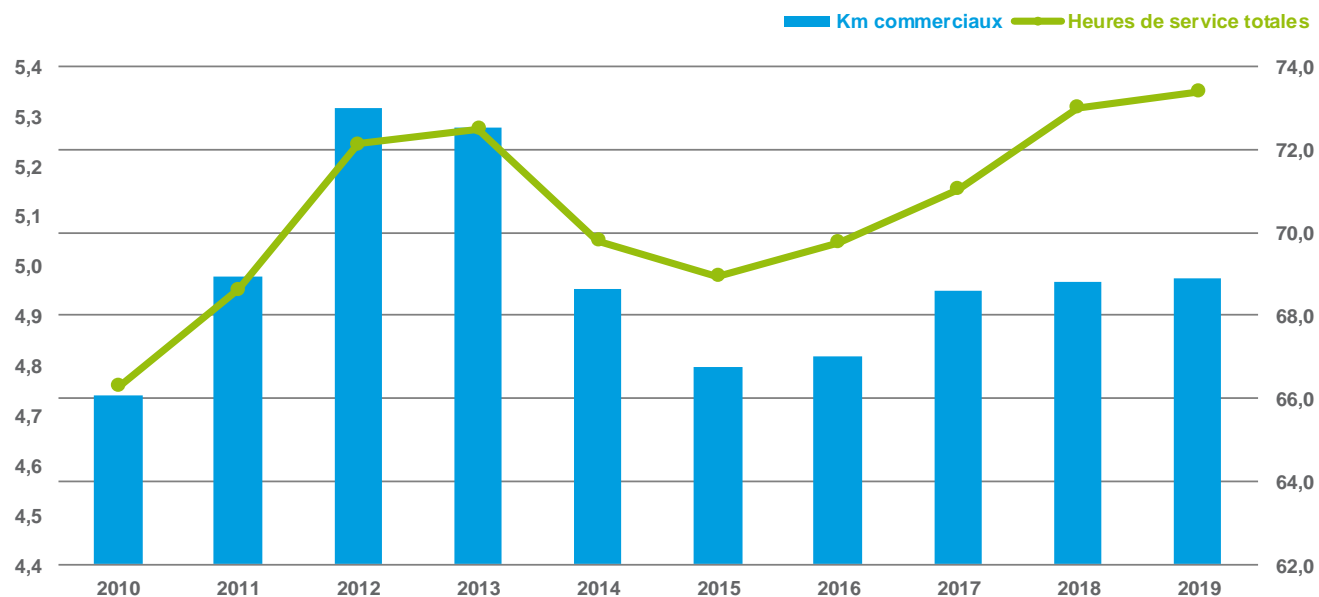
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
Heures régulières	16 407	16 931	17 940	17 912	17 394	16 376	16 949	17 182	17 674	18 582	13,3 %
Heures supplémentaires	1 162	1 239	1 304	1 277	1 236	1 292	1 156	1 151	1 030	814	-29,9 %
Heures totales	17 569	18 170	19 244	19 190	18 631	17 668	18 105	18 334	18 704	19 396	10,4 %



KILOMÈTRES COMMERCIAUX ET HEURES DE SERVICE TOTALES – BUS

(en millions)

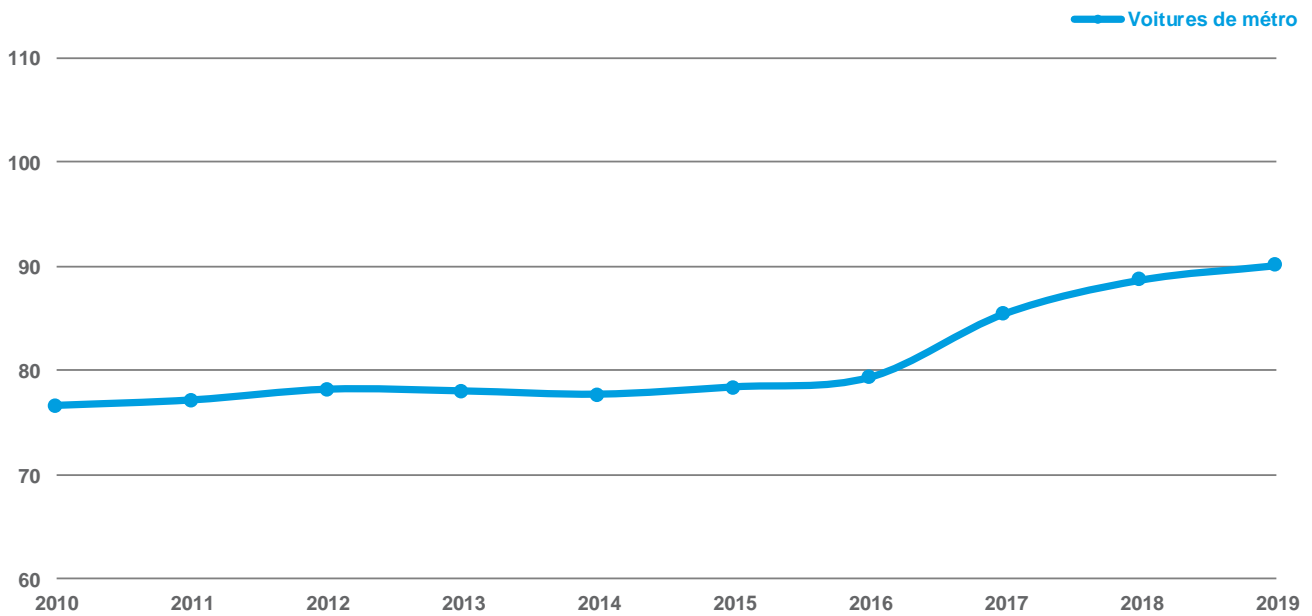
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
Km commerciaux	66,1	68,9	73,0	72,5	68,6	66,8	67,0	68,6	68,8	68,9	4,3 %
Heures de service totales	4,8	5,0	5,2	5,3	5,1	5,0	5,0	5,2	5,3	5,3	12,4 %



KILOMÈTRES COMMERCIAUX – VOITURES DE MÉTRO

(en millions de kilomètres)

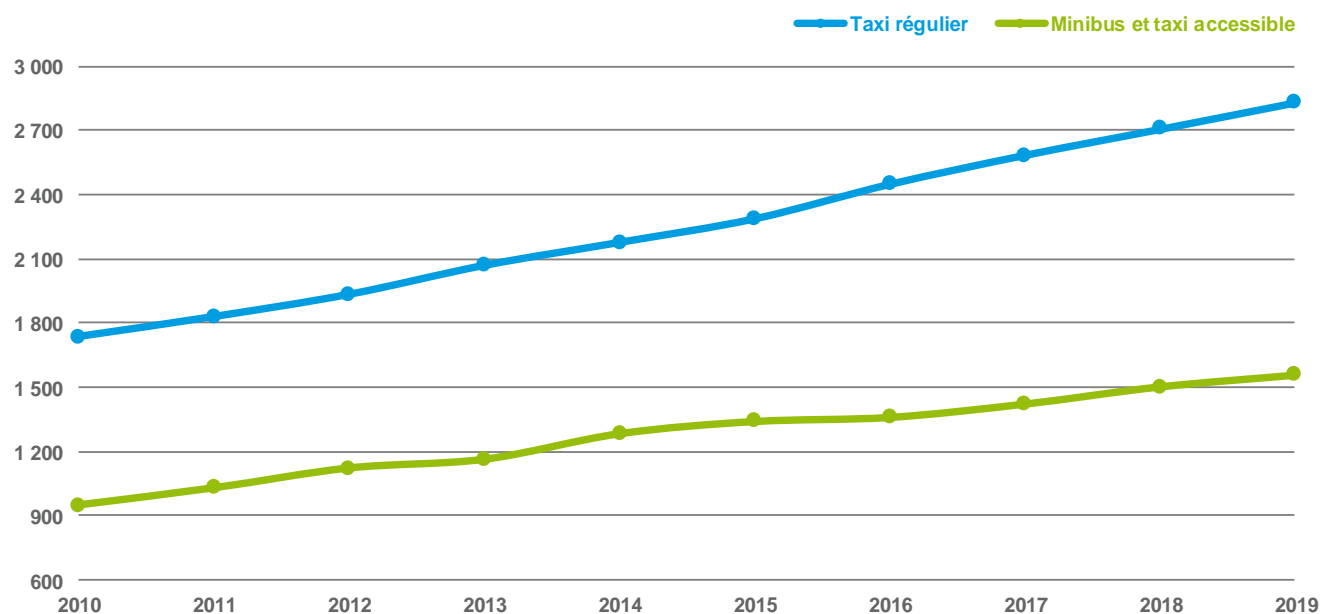
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
Voitures de métro	76,6	77,1	78,2	78,0	77,7	78,4	79,3	85,5	88,7	90,1	17,6 %



DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXIS – TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de déplacements)

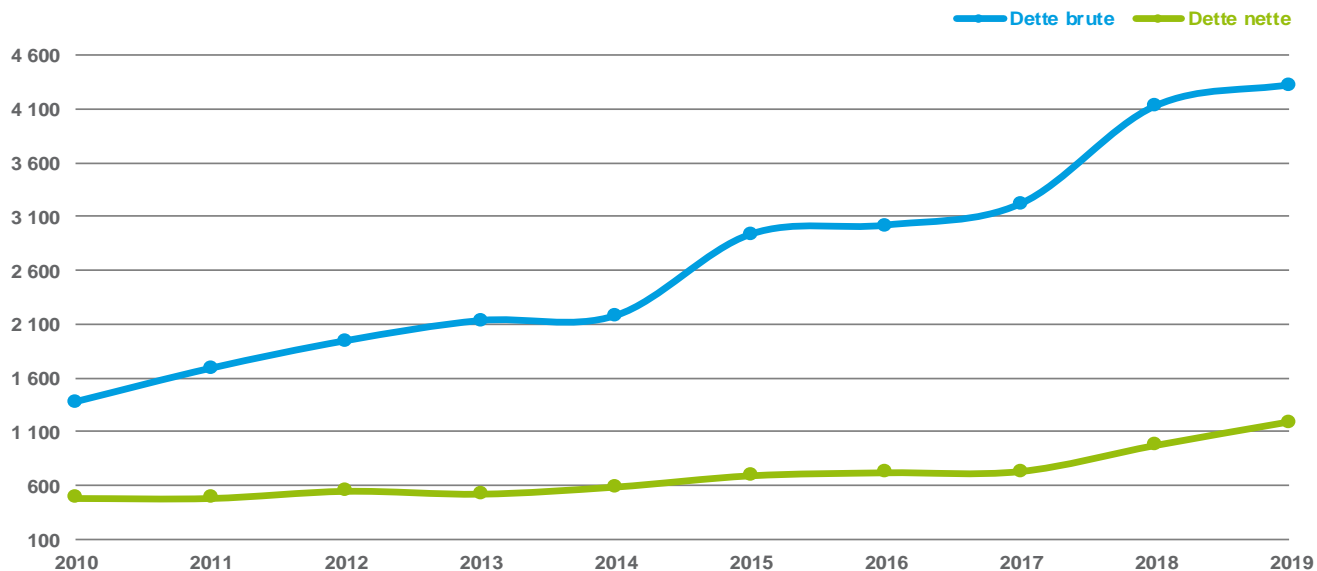
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
Minibus	412	395	400	396	435	437	438	434	445	476	15,4 %
Taxi régulier	1 735	1 828	1 933	2 069	2 177	2 288	2 450	2 586	2 708	2 832	63,3 %
Taxi accessible	537	635	723	767	848	903	922	988	1 059	1 083	101,5 %
Total	2 685	2 859	3 056	3 233	3 460	3 628	3 809	4 008	4 211	4 391	63,5 %



DETTE BRUTE ET NETTE DE LA STM

(en millions de dollars)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
Dette brute	1 374,5	1 684,4	1 940,2	2 127,4	2 174,0	2 930,1	3 014,4	3 212,5	4 123,2	4 321,1	214,4 %
Dette nette	484,4	484,7	550,4	524,3	589,8	693,1	720,8	732,5	972,0	1 190,5	145,8 %

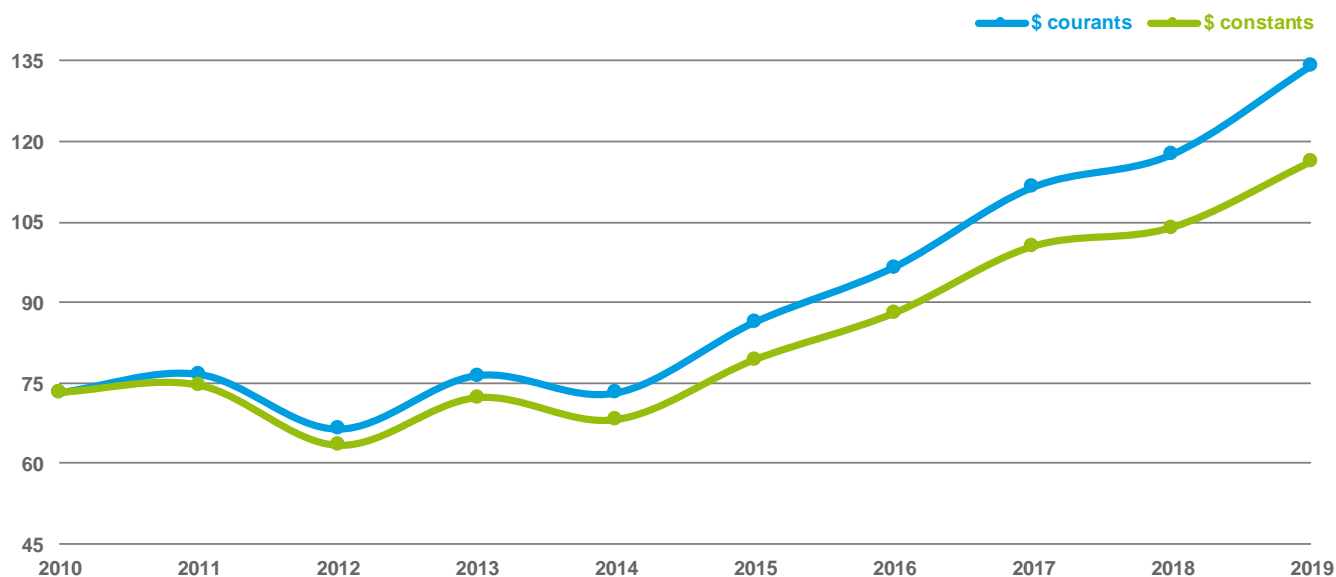


Note : l'augmentation de la dette brute en 2015 s'explique par la cession des actifs et passifs liés au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval alors que celle observée en 2018 fait suite à l'acquisition des nouvelles voitures AZUR.

SERVICE DE LA DETTE NET

(en millions de dollars)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévision 2018	Budget 2019	Variation 2010-2019
\$ courants	73,2	76,6	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	111,5	117,6	134,1	83,2 %
\$ constants	73,2	74,5	63,3	72,2	68,1	79,3	87,9	100,5	104,0	116,2	58,8 %



ANNEXES

Principales pratiques budgétaires	85
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales.....	87
Excédent d'investissement à des fins fiscales.....	88
Charges par objet.....	88
Résultats d'exploitation à des fins fiscales	89
Résultats	90
Excédent accumulé	91
Relation entre les différents fonds de la STM.....	92
Pratiques de gestion financière	93
Définition des types de revenus	102
Définition des types de dépenses.....	103

PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

En tant qu'organisme public, la STM dresse ses états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le choix de ce référentiel est conforme aux dispositions législatives prévues dans sa loi constitutive et répond aux besoins de ses principaux utilisateurs.

Selon la classification du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), les états financiers consolidés de la STM comprennent des renseignements sur les particularités de la comptabilité des administrations municipales au Québec afin de refléter les dispositions législatives qui influencent la présentation de l'information financière.

Ces états financiers diffèrent de ceux préparés en conformité avec les Normes comptables canadiennes pour le secteur public en ce qui concerne, entre autres, le traitement comptable des immobilisations, de la dette à long terme et des avantages sociaux futurs.

Ainsi, l'état des résultats préparé selon les Normes comptables canadiennes pour le secteur public est ajusté afin, entre autres, de soustraire les revenus d'investissement, de remplacer l'amortissement des immobilisations par le remboursement en capital de la dette à long terme et de virer aux dépenses constatées à pourvoir certaines mesures d'allègement décrites à la section portant sur l'excédent accumulé. Le résultat obtenu à la suite de ces ajustements est présenté à l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales. Le budget de la STM est préparé à l'aide des mêmes règles comptables que celles utilisées pour la préparation de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales, tel que présenté à la page 87. La présentation utilisée pour préparer le budget diffère de celle utilisée pour l'excédent de fonctionnement.

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

Méthode de comptabilité

La comptabilisation des transactions aux livres de la STM s'effectue selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les revenus et les charges sont constatés au cours de l'exercice où ont lieu les faits et les transactions.

Conversion des devises

La STM utilise la méthode temporelle pour la conversion de ses comptes exprimés en devises.

Les revenus et les charges résultant d'opérations conclues en devises sont convertis en dollars canadiens au cours en vigueur à la date des transactions. Les gains et les pertes de change sont inclus dans l'excédent de l'exercice.

Constatation des revenus

Les contributions et subventions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces sommes sont remplies, dans la mesure où elles ont été autorisées et qu'une estimation raisonnable des montants est possible.

Les autres revenus sont comptabilisés lorsque l'opération à l'origine de leur constatation a été réalisée.

PRINCIPALES PRATIQUES BUDGÉTAIRES

Avantages sociaux futurs

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

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

Les actifs des régimes sont évalués selon une valeur liée au marché lissée sur une période de trois ans.

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

Les gains et pertes actuariels, résultant des écarts par rapport aux résultats prévus ou découlant des modifications des hypothèses actuarielles, sont reportés puis amortis sur la durée de service moyenne restante des employés actifs ou sur la période restante d'espérance de vie lorsqu'il n'y a plus d'employés actifs.

Instruments financiers dérivés

La STM conclut périodiquement des contrats de swaps de devises, de taux d'intérêt et de marchandises avec d'importantes institutions financières pour se protéger en partie des fluctuations de taux de change, d'intérêt et du prix de certains achats (carburant). Les gains et pertes qui y sont reliés sont constatés dans l'état des résultats au cours de la période où ils sont réalisés et sont présentés avec la charge relative à l'élément couvert. La STM n'a pas recours à des instruments financiers à des fins spéculatives.

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

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

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Prévision 2018	Réel 2017
Revenus			
Revenus provenant de l'ARTM	1 413 196	1 341 124	426 082
Revenus-clients	-	-	266 060
Contribution de l'agglomération de Montréal	-	-	455 600
Subventions	92 607	75 422	185 029
Contributions régionales	-	-	28 528
Autres revenus	63 224	65 257	64 813
	1 569 027	1 481 802	1 426 112
Charges			
Service bus, métro et TA	1 591 592	1 517 962	1 433 227
Intérêts et frais de financement	158 259	125 480	119 369
	1 749 851	1 643 442	1 552 596
Déficit de fonctionnement avant conciliation à des fins fiscales	(180 824)	(161 640)	(126 484)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Amortissement des immobilisations	285 000	280 281	250 558
Financement			
Remboursement de la dette à long terme net des refinancements	(536 352)	(174 016)	(419 404)
Subvention sur le remboursement de la dette à long terme et sur la contribution au fonds d'amortissement	256 538	199 155	194 573
Financement à long terme des activités de fonctionnement	3 500	3 200	3 255
	(276 314)	28 339	(221 576)
Affectations			
Activités d'investissement	(20 000)	(17 500)	(24 862)
Fonds d'immobilisations	-	-	(1 327)
Excédent de fonctionnement non affecté	-	-	1 327
Dépenses constatées à pourvoir	-	(15 561)	(19 739)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs - Fonds d'amortissement	192 137	(113 919)	142 103
	172 137	(146 980)	97 502
Excédent de fonctionnement à des fins fiscales	-	-	-

Note : avec l'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2017 de la nouvelle gouvernance du transport collectif, la majorité des revenus usuels de la STM, soit les revenus-clients, les subventions du gouvernement du Québec liées à l'exploitation, les contributions régionales ainsi que la contribution municipale sont remplacés par un revenu provenant de l'ARTM.

La STM étant un organisme public, ses états financiers sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Conformément au modèle élaboré par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du gouvernement du Québec (MAMOT), la STM présente certaines informations établies à des fins fiscales, dont l'excédent de fonctionnement et d'investissement.

EXCÉDENT D'INVESTISSEMENT À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Prévision 2018	Réel 2017
REVENUS D'INVESTISSEMENT	706 680	881 868	692 581
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Immobilisations			
Acquisitions	(867 803)	(1 127 664)	(1 053 224)
Financement			
Financement à long terme des activités d'investissement	141 123	228 296	103 895
Affectations			
Activités de fonctionnement	20 000	17 500	24 862
	(706 680)	(881 868)	(924 467)
Excédent d'investissement à des fins fiscales	-	-	(231 886)

CHARGES PAR OBJET

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Prévision 2018	Réel 2017
Rémunération	747 304	714 293	678 679
Charges sociales	239 034	218 062	207 846
Biens et services	320 254	305 326	296 620
Intérêts et frais de financement			
Frais de financement à court terme	3 676	4 526	3 825
Intérêts sur la dette à long terme à la charge:			
de la Société	61 976	45 605	32 226
du gouvernement du Québec	92 607	75 349	83 318
	158 259	125 480	119 369
Amortissement des immobilisations	285 000	280 281	249 841
Autres	-	-	241
	1 749 851	1 643 442	1 552 596

RÉSULTATS D'EXPLOITATION À DES FINS FISCALES

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Prévision 2018	Réel 2017
REVENUS			
Revenus provenant de l'ARTM	1 413 196	1 341 124	426 082
Revenus-clients	-	-	266 060
Contribution de l'agglomération de Montréal	-	-	455 600
Subventions	92 607	75 422	185 029
Contributions régionales	-	-	28 528
Excédent reporté	-	-	1 327
Autres revenus	47 704	48 454	50 920
	1 553 507	1 465 000	1 413 546
CHARGES			
Rémunération	986 338	947 916	911 995
Énergie, taxes et permis	96 110	101 871	104 557
Services professionnels	109 957	101 828	108 222
Matériel et fournitures	70 419	63 430	67 071
Location	13 134	12 141	11 905
Intérêts et frais de financement	230 416	197 458	182 323
Dépenses diverses	47 134	40 357	27 473
	1 553 507	1 465 000	1 413 546
Excédent de fonctionnement de l'exercice à des fins fiscales	-	-	-

RÉSULTATS

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Prévisions 2018	Réalisations 2017
REVENUS			
Fonctionnement			
Revenus provenant de l'ARTM	1 413 196	1 341 124	426 082
Revenus-clients	-	-	266 060
Contribution de l'agglomération de Montréal	-	-	455 600
Subventions	92 607	75 422	185 029
Contributions régionales	-	-	28 528
Autres revenus	63 224	65 257	64 813
	1 569 027	1 481 802	1 426 112
Investissement			
Contribution de l'ARTM	34 943	6 933	30 066
Subventions	671 737	874 935	662 515
	706 680	881 868	692 581
	2 275 707	2 363 670	2 118 693
CHARGES			
Service bus, métro et TA	1 591 592	1 517 962	1 433 227
Intérêts et frais de financement	158 259	125 480	119 369
	1 749 851	1 643 442	1 552 596
Excédent de l'exercice	525 856	720 228	566 097
Excédent accumulé au début de l'exercice	4 125 287	3 405 059	2 838 962
Excédent accumulé à la fin de l'exercice	4 651 143	4 125 287	3 405 059

EXCÉDENT ACCUMULÉ

(en milliers de dollars)

	Budget 2019	Prévision 2018	Réel 2017
Excédent de fonctionnement non affecté	-	-	-
Excédent de fonctionnement affecté	999	999	999
Fonds de roulement	7 000	7 000	7 000
Fonds d'immobilisations	1 327	1 327	1 327
Soldes disponibles des règlements d'emprunts fermés	6 057	6 057	6 057
Financement des investissements en cours	(364 880)	(364 880)	(364 880)
Dépenses constatées à pourvoir	(101 252)	(97 752)	(110 113)
Investissement net dans les immobilisations et autres actifs	5 101 892	4 572 536	3 864 669
Total	4 651 143	4 125 287	3 405 059

Fonds de roulement

Ce fonds est composé du capital non engagé de 7 M\$ qui est réservé à l'acquisition de certaines immobilisations non subventionnées. Il doit être renfloué sur une période maximale de 5 ans.

En 2019, il n'est pas prévu d'utiliser le fonds de roulement pour financer des immobilisations.

Fonds d'immobilisations

Ce fonds servira à l'acquisition de certaines immobilisations non subventionnées.

Dépenses constatées à pourvoir

Les dépenses constatées à pourvoir résultent des éléments suivants :

- Application des mesures d'allègement liées aux avantages sociaux futurs
- Financement des activités de fonctionnement relatif aux frais d'émission et d'intérêts

(en milliers de dollars)

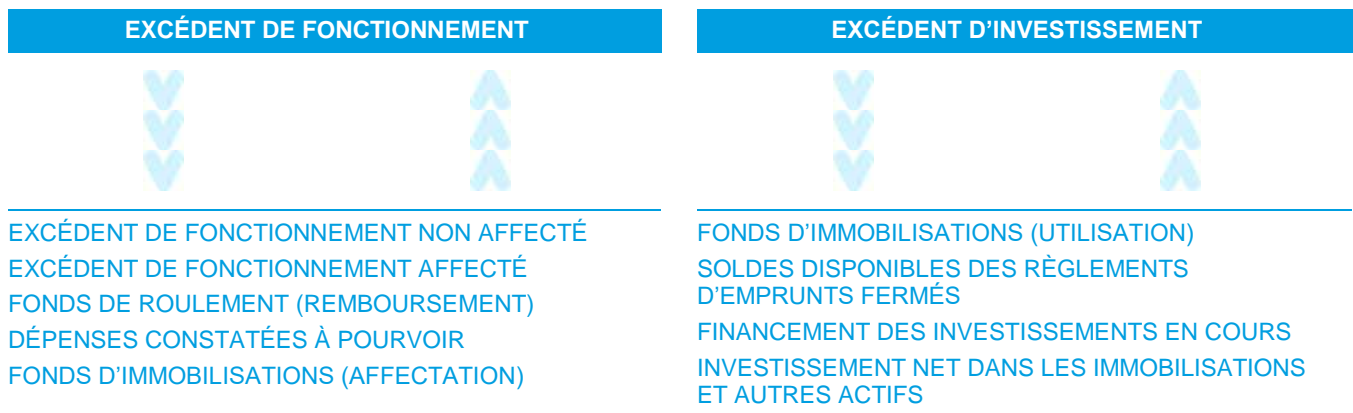
	Budget 2019	Prévision 2018	Réel 2017
Avantages sociaux futurs	(100 529)	(100 529)	(116 090)
Financement des activités de fonctionnement	(723)	2 777	5 977
Solde à la fin de l'exercice	(101 252)	(97 752)	(110 113)

RELATION ENTRE LES DIFFÉRENTS FONDS DE LA STM

Conformément au modèle élaboré par le MAMOT, la Société présente certaines informations financières établies à des fins fiscales. Outre la ventilation de l'excédent accumulé dans différents postes définis ci-dessous, ces informations financières sont reflétées aux excédents de fonctionnement et d'investissement à des fins fiscales.

Le budget de fonctionnement se traduit par l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales alors que les projets d'investissements prévus au programme des immobilisations (PI) se traduisent par l'excédent d'investissement à des fins fiscales.

Le PI représente les besoins en investissement des dix prochaines années pour les projets d'immobilisations visant à maintenir et développer le patrimoine de la STM.



Transgesco S.E.C. est une filiale à part entière de la STM. Elle a pour mandat de gérer, d'administrer, d'exploiter et de développer divers partenariats avec des intervenants du secteur privé, en vue d'exercer toutes les fonctions commerciales connexes aux activités de transport en commun de la STM. Afin d'en savoir plus à son sujet, il est possible de consulter le site Web www.transgesco.ca. Le montant des revenus liés à Transgesco (Quote-part – Transgesco S.E.C.) s'élève à 35,7 millions de dollars au budget 2019 selon la référence de la page des revenus 2017-2018-2019 (page 41).

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

L'implantation de pratiques de bonne gestion financière et budgétaire est primordiale pour la STM. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et permettent d'amener l'ensemble des gestionnaires à un niveau supérieur de maîtrise de gestion des fonds publics. Vous trouverez ci-dessous les principales pratiques de gestion en vigueur. Ces dernières sont ou seront appuyées par une politique, une directive ou un guide.

GESTION ENTOURANT L'ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

Planification à long terme

Conformément aux obligations de la Loi sur les sociétés de transport, la STM devait produire une révision de son dernier Plan stratégique 2020, adopté en 2011 par son conseil d'administration et approuvé en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Dans la foulée d'un virage axé sur l'amélioration de l'expérience client, le travail menant à l'élaboration du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) a été réalisé depuis 2015. Le PSO 2025 de la STM a été adopté par son conseil d'administration le 8 juin 2017.

Le PSO 2025 est le fruit d'une consultation auprès des clients et des employés, ainsi que de balisages. Il s'appuie sur des assises, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 du gouvernement du Québec, la stratégie centre-ville, sans oublier les engagements pris par Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Équilibre budgétaire annuel

L'article 119 de la Loi sur les sociétés de transport en commun stipule que le budget ne peut prévoir des dépenses supérieures aux revenus de la STM. Il est fondamental que toute société de transport atteigne l'équilibre budgétaire. Pour ce faire, la STM a mis en place des processus ainsi que des outils afin de maintenir cet équilibre, et ce, sur une base annuelle et pluriannuelle.

- Un règlement en matière de contrôle et de suivi budgétaire (R-091) prévoit notamment le moyen utilisé pour garantir la disponibilité des crédits préalablement à la prise de toute décision autorisant une dépense. Ce règlement assure une gestion responsable des ressources financières appuyée par une directive sectorielle (DS FIN 012) de suivi budgétaire et certification des activités d'exploitation et d'investissements.
- Processus d'élaboration d'un cadre financier sur plusieurs années afin d'assurer un équilibre budgétaire à moyen et à long termes.
- Processus budgétaire annuel rigoureux et bien documenté permettant une prise de décision efficace. Toujours selon la Loi sur les sociétés de transport en commun, le budget doit prévoir une réserve d'au plus 1,5 % des dépenses pour couvrir les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.
- Processus de prévisions aux quadrimestres afin de s'assurer que la situation budgétaire de la STM est saine tout au cours de l'année.
- Processus de suivi budgétaire mensuel permettant à la STM d'avoir une connaissance précise de la situation; les gestionnaires peuvent ainsi mieux planifier et contrôler l'évolution financière de leur secteur respectif.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

GESTION ENTOURANT LES INVESTISSEMENTS D’AFFAIRES

Mise en contexte et objectifs

La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 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 objectifs d’investissements du portefeuille sont établis par le Plan stratégique organisationnel;
- Les catégories du portefeuille de projets sont définies;
- Pour être inclus dans le portefeuille de projets, un projet doit générer des bénéfices ou permettre à la STM de se conformer à une loi ou à un règlement. Les enjeux liés au développement durable et à l’accessibilité universelle sont également considérés;
- Les investissements requis pour la réalisation d’un projet respectent les cibles établies relativement au service de la dette.

Gouvernance 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 principales règles établies dans une politique de gestion approuvée en 2015 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 tout au long du cycle de vie des projets :

- PSO 2025 (axes et objectifs);
- Critères spécifiques à chacune des catégories;
- Disponibilité des ressources;
- Risques reliés à la réalisation des projets;
- Réalisation des bénéfices.

Les bénéfices mesurés du portefeuille de projets

De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après (cible à atteindre au moment où les livrables sont transférés et intégrés aux opérations).

À titre d’exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d’immobiles;
- La distance moyenne avant un bris (MDBF);
- Les coûts d’exploitation;
- Le taux de ponctualité;
- Le temps de déplacement

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Acceptabilité sociale des projets de la STM (DS COM 004)

Afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets de la STM, il importe de considérer l'impact de ces derniers sur les parties prenantes externes ainsi que les besoins et les préoccupations de ces parties, et ce, dans les phases de définition, de développement et de mise en œuvre des différents projets.

Par la présente directive, la direction exécutive Planification et finances vise à améliorer la cohérence des représentations et interventions de la STM auprès des milieux locaux et des instances gouvernementales et municipales. Elle s'assure également que les responsables des projets de la STM intègrent à leur processus une étape d'analyse des enjeux d'acceptabilité sociale, laquelle constitue une bonne pratique de développement durable.

Gestion des immobilisations (DS FIN 001)

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

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

Cette directive découle des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des normes comptables pour le secteur public qui sont contenues dans le manuel de comptabilité pour le secteur public publié par l'Ordre des comptables professionnels agréés (CPA) et du manuel de la présentation de l'information financière municipale publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

Gestion des opérations de trésorerie (PC 3.07)

Dans le cadre de ses activités, la STM doit faire des placements et financer ses investissements. Elle doit aussi atténuer les risques financiers et budgétaires auxquels elle est exposée. Les décisions associées à ces opérations de trésorerie peuvent avoir un impact significatif sur les activités de la STM.

La STM étant un organisme public, il est dans l'intérêt de toutes les parties prenantes que soient mises en œuvre des façons de faire rigoureuses en matière de gestion des opérations de trésorerie. Celles-ci doivent s'inspirer de pratiques exemplaires d'intermédiaires financiers du secteur public et privé. Elles doivent aussi être conformes aux politiques et règlements de la STM, ainsi qu'aux normes réglementaires canadiennes, québécoises et internationales.

La présente politique a pour objectifs de :

- préciser la nature des opérations de trésorerie qui doivent être encadrées;
- fournir des principes clairs guidant le développement d'une stratégie de gestion appropriée;
- préciser les responsabilités des différentes parties prenantes de l'organisation.

Les opérations de trésorerie sont aussi encadrées par les trois directives suivantes :

La gestion de la dette (DS FIN 004)

La nature des opérations de la STM nécessite d'importantes infrastructures. Ses stations de métro, son matériel roulant et ses édifices n'en sont que quelques exemples. Le maintien de tels équipements, leur remplacement ou leur accroissement génère de grands besoins en investissements qui sont financés par l'émission de dettes. De plus, les infrastructures font principalement l'objet de subventions provenant des différents paliers de gouvernement. Celles-ci sont habituellement versées sous la forme de remboursement du service de la dette.

Conformément aux dispositions législatives, le financement à long terme de la portion d'un investissement faisant l'objet d'une subvention est réalisé directement auprès du fonds de financement du ministère des Finances. Tous les autres emprunts à long terme sont réalisés auprès de la Ville de Montréal. Le financement à court terme ou temporaire est réalisé directement auprès du marché des capitaux.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

La STM doit donc se doter de stratégies rigoureuses afin de pouvoir gérer efficacement les dettes qu'elle doit engendrer. Ces stratégies doivent lui permettre :

- d'optimiser ses coûts et ses processus de financement;
- de privilégier l'accès à des sources de financement diversifiées;
- d'assurer de saines relations avec les intervenants de marché et les partenaires financiers;
- d'optimiser son niveau d'endettement et la situation financière de l'entreprise.

En plus des principes généraux établis à la PC 3.07 – Gestion des opérations de trésorerie, les responsables des opérations de trésorerie doivent :

- toujours prévoir un fonds d'amortissement pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un (1) an afin de pouvoir en assurer le remboursement complet à l'échéance;
- toujours faire en sorte que la totalité des transactions effectuées en devises étrangères soit immédiatement convertie en devises canadiennes.

Les stratégies de gestion de la dette sont les suivantes :

- Le financement à court terme sert à répondre aux besoins d'encaisse de la STM.
- Les dépenses en immobilisations sont financées, principalement, par des emprunts à long terme.
- La STM peut avoir recours à des instruments financiers dérivés dans le cadre de ses financements.

La gestion des placements (DS FIN 005)

La gestion de l'encaisse, effectuée sur une base quotidienne, évalue les entrées et sorties de fonds, toutes sources confondues, de l'entreprise. Lors de cette analyse, il arrive que, pour une période donnée, la STM soit en position d'excédent de caisse. Il y a donc lieu d'investir ces sommes afin d'en optimiser le rendement. De plus, la STM effectue annuellement des contributions à ses fonds d'amortissement afin de pourvoir au remboursement de ses emprunts à leur échéance (tel que spécifié à sa politique corporative de gestion des opérations de trésorerie).

La directive définit :

- le cadre à l'intérieur duquel les responsables de la gestion des placements évoluent;
- un ensemble d'objectifs à atteindre et de contraintes à respecter qui prennent en considération les niveaux de rendement attendu et de risque toléré par la STM.

Les contraintes ne doivent cependant pas empêcher l'atteinte des objectifs. La préservation et l'augmentation du capital des fonds d'amortissement, de même qu'une volatilité limitée de la valeur de ces fonds, sont les objectifs principaux visés par la directive afin de protéger la capacité de remboursement, la réputation et l'intégrité de la STM.

La gestion des risques financiers (DS FIN 006)

Certains aspects des opérations de la STM génèrent des risques financiers pouvant affecter sa capacité à bien s'acquitter de sa mission. Les variations de prix pour l'approvisionnement en carburant de ses véhicules en constituent un bon exemple. Les impacts des fluctuations de taux d'intérêt sur une dette à taux variable en constituent un autre. Le niveau d'exposition de la STM est principalement fonction de :

- l'importance et la direction des variations des différentes variables financières (exemples : taux de change, taux d'intérêt, prix des commodités);
- la sensibilité aux variations des instruments retenus dans sa stratégie de couverture;
- ses besoins de financement et de refinancement;
- ses besoins en liquidités pour suffire à ses opérations courantes.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Les différentes catégories de risques auxquels la STM peut être exposée sont les suivantes :

- Risque de commodité;
- Risque de contrepartie;
- Risque de liquidité;
- Risque d'opérations de trésorerie;
- Risque de marché;
- Risque juridique.

SAINE GESTION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Efforts de réduction des dépenses d'exploitation dans la mesure du possible

La STM continuera d'exercer un contrôle serré de ses coûts d'exploitation. Pour appuyer ses efforts, elle a choisi d'améliorer en priorité sa performance financière et d'optimiser la gestion de chacun de ses secteurs d'activité. À titre d'exemple, lorsqu'elle fait l'acquisition de biens et services, elle a recours à des regroupements de fournisseurs et d'industries, ce qui lui procure des économies importantes.

Optimiser les processus administratifs et décisionnels de l'organisation

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

Guide d'acquisition (2011)

Les processus d'acquisition à la STM peuvent sembler complexes. Il importe de comprendre que la STM est une entreprise publique évoluant dans un cadre légal rigoureux. Ses processus d'acquisition sont définis par :

- l'Assemblée nationale : dans la Loi sur les sociétés de transport en commun (R.L.R.Q., c. S-30.01) qui institue la STM et qui énonce l'ensemble de ses droits, pouvoirs et modalités d'acquisition de biens et de services;
- le conseil d'administration de la STM :
 - dans le Règlement prévoyant l'exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la STM (R-011) qui fixe les paramètres gouvernant la prise de décisions dans les différents domaines de gestion des activités de la STM ainsi que les règles applicables à la signature de certains actes, documents ou écrits de celle-ci;
 - dans le Règlement sur le contrôle et le suivi budgétaire de la STM (R-091-1 tel que modifié) qui détermine les règles à suivre avant qu'une dépense contractuelle ne soit engagée;
 - dans le Règlement sur la gestion contractuelle (R-175) qui fait partie intégrante de tout contrat de la Société.
- le directeur général de la STM : dans la politique de gestion (PG 1.02) qui fixe les règles de délégation de pouvoirs d'autorisation de dépenses aux gestionnaires qui s'applique au pouvoir d'autorisation. Elle ne délègue d'aucune façon le pouvoir de signer les documents, contrats ou autres associés à la prise d'engagement de la STM auprès de tiers. Les règles de délégation de signature de ces actes, documents ou écrits de la STM sont contenues au règlement R-011 adopté par le conseil d'administration et intitulé « *Règlement prévoyant l'exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la STM* ».

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

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

En ce qui a trait aux acquisitions, la STM a élaboré aussi une directive sectorielle pour l'acquisition d'équipement et de logiciels informatiques (DS STI 002). Les budgets d'acquisitions informatiques sont centralisés au service Technologies de l'information. Une partie de ces budgets centralisés est allouée annuellement aux différents services de la STM.

Gestion contractuelle (R-175)

Le règlement de la gestion contractuelle instaure les mesures exigées en vertu de l'article 103.2 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (R.L.R.Q., chapitre S-30.01) et vise à assurer un haut niveau de transparence et une saine gestion des contrats au sein de la STM. Ainsi, la STM instaure par la présente des mesures visant à :

- favoriser le respect des lois applicables qui visent à lutter contre le truquage des offres;
- assurer le respect de la Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbying (RLRQ, c. T-11.011) et du Code de déontologie des lobbyistes (RLRQ, c. T-11.011, r.0.2) adopté sous l'égide de cette loi;
- prévenir les gestes d'intimidation, de trafic d'influence ou de corruption;
- prévenir les situations de conflit d'intérêts;
- prévenir toute autre situation susceptible de compromettre l'impartialité et l'objectivité du processus de demande de soumissions et la gestion du contrat qui en résulte;
- encadrer la prise de toute décision qui a pour effet d'autoriser la modification d'un contrat;
- assurer la rotation des éventuels cocontractants à l'égard des contrats qui comportent une dépense inférieure à 100 000 \$ et qui peuvent être passés de gré à gré.

Ce règlement prévoit également les règles d'attribution des contrats qui comportent une dépense d'au moins 25 000 \$ et de moins de 100 000 \$.

Modifications aux contrats octroyés par la STM et gestion des réserves pour contingences de contrat (PG 4.10)

La STM attribue annuellement une quantité importante de contrats pour pouvoir accomplir sa mission. La Loi sur les sociétés de transport en commun, L.R.Q., chapitre S-30.01 (ci-après « la Loi »), comporte des dispositions pour encadrer ce type d'activité. De plus, la STM s'est dotée d'une politique corporative de gestion contractuelle (ci-après « PC 4.09 »), visant à assurer un haut niveau de transparence et une saine gestion de ses contrats.

Outre le montant prévu aux contrats lors de leur attribution, certains fonds peuvent être mis en réserve afin de faire face aux modifications survenant dans le cadre de leur exécution. Pour s'assurer que toutes les modifications apportées aux contrats de la STM sont effectuées dans le respect de la Loi et pour clarifier la portée opérationnelle de l'article 9 de la PC 4.09 traitant des modifications aux contrats, la présente politique vise à préciser :

- le processus décisionnel concernant leur mise en œuvre;
- leur financement;
- le processus de reddition de comptes.

Il existe trois manières de financer une modification à un contrat :

- à même le montant du contrat prévu lors de son attribution;
- à même le montant prévu à la réserve pour contingences déjà accordé pour le contrat;
- en faisant autoriser une dépense supplémentaire pour ce contrat, lorsque les coûts de la modification entraînent un dépassement des montants déjà autorisés.

Pour permettre de financer les dépenses occasionnées par une modification au contrat, une « réserve pour contingences » peut avoir été accordée en fonction des règles d'autorisation de dépenses des contrats.

Toute demande visant la création d'une réserve pour contingences de plus de 10 % du montant du contrat doit faire l'objet d'une justification écrite.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Code d'éthique

Le Code d'éthique a vu le jour en 1988. Sa quatrième édition a été adoptée cette année par le Conseil d'administration sur recommandation de son comité Gouvernance, éthique et développement durable. En cas de décision difficile à prendre, la Société croit que ses employés sont en mesure d'effectuer une analyse juste de la situation et d'agir selon leur jugement.

Dans un tel cas, elle leur demande d'agir sous l'éclairage de sa mission, de ses valeurs et de ses engagements, de ses normes éthiques et des réponses découlant des questionnements prévus à son guide éthique. Chacun de ces éléments est approfondi dans les différentes sections du code, de manière à présenter une démarche structurée permettant de déterminer la conduite appropriée lorsqu'un employé est confronté à un dilemme éthique.

Par ce code, la STM veut souligner l'importance qu'elle attache à l'intégrité de ses employés, à la transparence de sa gestion et à sa bonne réputation auprès des clients, des partenaires, des fournisseurs et des organismes avec lesquels elle fait affaire.

Contrôles internes financiers (PC 3.09)

Dans un contexte où les normes de gouvernance exigent de plus en plus que les administrateurs et les directions aient en main des outils permettant la maîtrise de leur environnement de contrôle, la STM désire renforcer ses pratiques en matière de contrôle interne financier.

La STM a mis en place un programme d'attestation de l'information financière pour ses états financiers annuels basés sur les meilleures pratiques dans le domaine. Chaque année, le directeur général et le trésorier attestent que la direction maintient des systèmes de contrôles internes de qualité qui ont pour objet de fournir une assurance raisonnable que les états financiers publiés donnent une image fidèle de la STM et ne contiennent pas de fausses informations. Ils attestent également l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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

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

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

Contrôles internes financiers (DS FIN 007)

Afin de préciser les modalités d'application des principes énoncés dans la politique corporative (PC 3.09) « *Contrôles internes financiers* » (ci-après « CIF ») ci-dessus, la STM a élaboré une directive sectorielle des contrôles financiers internes (DS FIN 007). La directive décrit les activités liées à l'identification des risques et des contrôles ainsi que les obligations quant à la production de l'information financière contenue dans les états financiers annuels. Elle décrit les attentes quant au programme d'attestation des CIF, ainsi que les activités de suivi des rapports produits notamment par les auditeurs externes ou la vérification générale. Finalement, elle précise les rôles et responsabilités des groupes touchés par les CIF.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

AUTRES PRATIQUES DE GESTION

Gestion intégrée des risques (PC 1.17)

Les activités de la STM exposent cette dernière à un large éventail de risques pouvant affecter sa capacité à remplir sa mission, à atteindre ses objectifs, et porter atteinte à sa réputation. Le but poursuivi par la direction, à cet égard, consiste à protéger la STM contre les risques stratégiques, opérationnels et financiers, tout en optimisant ses processus d'affaires. Une gestion rigoureuse et efficace favorise l'atteinte des objectifs en priorisant les risques significatifs, en anticipant les besoins du conseil d'administration et de la direction et en y répondant.

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

L'approche systématique de gestion des risques se base sur un processus structuré mis en œuvre par les gestionnaires et destinée à fournir une assurance raisonnable quant aux enjeux de la STM. Les principes régissant cette politique reposent sur une gouvernance interne structurée en matière de gestion des risques. Cette politique précise les rôles et responsabilités entre les secteurs opérationnels et les fonctions dédiées à la gestion des risques et à la Vérification générale. Elle s'applique à l'ensemble des activités de la STM. Une gestion efficace des risques doit être une préoccupation partagée par l'ensemble des employés de la STM.

Gestion de l'information

La STM reconnaît le caractère névralgique et stratégique du traitement et de la protection des ressources et actifs informationnels qu'elle détient et utilise au sein de ses processus d'affaires. C'est pourquoi elle met en place une structure de gouvernance lui permettant de créer, d'organiser, de protéger, de maintenir et de disposer des ressources et actifs informationnels de manière à contribuer aux objectifs organisationnels. La politique corporative PC 5.01 établit les principes directeurs, ainsi que les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes en matière de gestion et de protection de l'information ainsi que de cybersécurité.

Les principes directeurs sont axés sur l'imputabilité, l'intégrité, la protection, la conformité, la disponibilité, la divulgation, la conservation et la disposition de l'information sous sa garde. Ces principes sont les suivants :

- La gestion des ressources et actifs informationnels doit faire l'objet d'une reddition de compte annuelle auprès du comité de direction et au conseil d'administration;
- L'élaboration et la mise en place des encadrements découlant de cette politique sont prises en charge par les secteurs concernés;
- L'information est publique, sous réserve des restrictions prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ. c. A-2.1.);
- L'information doit faire l'objet de bonnes pratiques de gestion permettant d'en assurer :
 - L'authenticité, la fiabilité et un accès en temps opportun par le personnel de la Société, ainsi que toute personne y ayant droit;
 - Le classement et la protection selon son niveau de confidentialité, d'intégrité et de disponibilité;
 - Le cycle de vie (création, utilisation, conservation et destruction);
- Les mesures de protection de l'information ainsi que les mécanismes de gestion de la cybersécurité doivent être mis en place de manière équilibrée en fonction de l'importance des risques.

PRATIQUES DE GESTION FINANCIÈRE

Intégrer le développement durable aux pratiques et processus décisionnels (PC 1.13)

La politique de développement durable de la STM stipule que le développement durable doit être au cœur des décisions. Dans son Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025), la STM s'est engagée à consolider sa position de chef de file en développement durable. Forte de cet engagement, la STM intègre des considérations environnementales, sociales et économiques à ses processus décisionnels. Ainsi, elle a adopté en 2014 une directive sectorielle sur les approvisionnements responsables s'appliquant à tout processus d'achat et de disposition de biens. La priorisation des projets, leur conception et leur réalisation prennent en compte les enjeux de développement durable via notamment la gestion de portefeuille de projets et les normes et critères de conception. Enfin, toutes les recommandations présentées au conseil d'administration et au directeur général font l'objet d'une évaluation d'un point de vue du développement durable.

Le développement durable à la STM s'inscrit également dans une démarche d'amélioration continue, comprenant l'amélioration de son système de gestion environnementale inspiré de la norme ISO 14001, une revue de direction et une reddition de comptes interne et externe annuelle. Depuis 2009, la STM rédige et publie chaque année un rapport de développement durable selon les normes GRI de la Global Reporting Initiative.

Le développement durable est également intégré aux projets de la STM. Depuis plusieurs années, la STM suit la norme LEED pour ses bâtiments de surface. Le centre de transport Stinson a d'ailleurs obtenu la certification LEED Or en 2015. La STM s'est engagée à viser une certification LEED pour les nouveaux bâtiments de surface et Envision pour les nouvelles infrastructures.

La revue spécialisée en développement durable Corporate Knights place depuis plusieurs années la STM au sein d'un groupe sélect d'entreprises canadiennes qui se distinguent par leurs pratiques responsables exemplaires. La Société occupe le 9^e rang canadien au classement 2018 des 50 meilleurs citoyens corporatifs du Canada. La STM est la seule entreprise de transport de passagers à faire partie de ce palmarès.

Autres pratiques affectant la gestion financière

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, les guides pour encadrer les appels d'offres et les politiques et directives de sécurité informatique ainsi que de santé et sécurité au travail.

De plus, de multiples politiques et directives encadrent le remboursement de dépenses, la facturation à des tiers, la gestion des ressources humaines, la sécurité et le comportement des personnes, l'utilisation des biens de l'entreprise, les conditions de travail, la protection de la confidentialité des renseignements personnels et la gestion salariale.

DÉFINITION DES TYPES DE REVENUS

■ **Autres revenus**

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

■ **Quote-part – Transgesco S.E.C.**

Revenus commerciaux provenant de la quote-part de Transgesco S.E.C., filiale à part entière de la STM.

■ **Revenus provenant de l'ARTM**

Le revenu reçu de l'ARTM est versé en compensation des services de transport collectif offerts par la STM sur son territoire. Ce revenu prévoit une rémunération liée aux coûts d'exploitation des différents services (Bus, métro et transport adapté), ainsi qu'une contribution pour la part non subventionnée des dépenses d'immobilisations.

L'ARTM est désormais responsable d'établir l'offre de service de transport collectif en recourant aux services des quatre organismes publics de transport en commun (OPTC). Ces derniers, dont la STM, ont pour responsabilité de livrer les services convenus avec l'ARTM.

■ **Subventions du gouvernement du Québec liées au service de la dette**

Aide aux projets d'investissement financés par emprunt, calculée selon les paramètres du programme d'aide et selon les dépenses jugées admissibles par le MTMDET. Ces subventions sont présentées en diminution des dépenses brutes.

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

■ Avantages sociaux

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

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

■ Cotisations aux régimes publics

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

■ Coût de la CNESST

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

■ Dépenses diverses

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

■ Dépenses majeures

Dépenses en immobilisations dont la durée de vie utile est inférieure à trois ans. Comprend également les dépenses pour les pneus de bus, de métro et divers véhicules.

■ Énergie, taxes et permis

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

■ Financement des opérations

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

■ Heures supplémentaires

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

■ Location

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

■ Matériel et fournitures

Coûts des matériaux requis pour la réparation et l'entretien des véhicules ainsi que des bâtiments, et pour l'achat de petits outillages, d'équipements et de fournitures de bureau.

■ Primes diverses et autres paiements

Différentes primes payées par l'employeur (nuit, soir, dimanche, jours fériés travaillés, amplitude, etc.).

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

■ Rémunération de base

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

■ Service de la dette

Coût, en capital et intérêts, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement. Ce montant inclut le versement au fonds d'amortissement et la subvention liée au capital.

■ Services professionnels

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

■ Services techniques et autres services

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

■ Affectation au fonds de roulement

Remboursement de $\frac{1}{5}$ des dépenses financées par le fonds de roulement au cours d'un exercice antérieur. Les dépenses financées par le fonds de roulement sont des immobilisations non subventionnées.

■ Affectation au fonds d'immobilisations

Le fonds d'immobilisations sert à financer certaines dépenses en immobilisations non subventionnées.

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

INDEX DES SIGLES, ACRONYMES ET AUTRES ABRÉVIATIONS

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
AZUR	Nouvelles voitures de métro
CA	Conseil d'administration
CIF	Contrôles internes financiers
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
DS FIN	Directive sectorielle finances
EXO	Réseau de transport métropolitain (anciennement RTM)
GES	Gaz à effet de serre
GFOA	Government Finance Officers Association
GRI	Global Reporting Initiative
IPC	Indice des prix à la consommation
KM	Kilomètre
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MPB	Mesures préférentielles bus
MR-73	Matériel roulant 1973
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
OPUS	Marque de commerce de la carte à puce commune de transport
OPTC	Organisme public de transport en commun
PC	Politique corporative
PCGR	Principes comptables généralement reconnus
PG	Politique de gestion
PI	Programme des immobilisations
SHDM	Société d'habitation et de développement de Montréal
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
TOD	Transit-oriented Development
TA	Transport adapté



Bus hybride

Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Planification et Finances

Direction Finances

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

stm.info



Dossier # : 1183843018

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire et fiscale
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Transport collectif des personnes
Projet :	-
Objet :	Approuver le programme d'immobilisations 2019-2028 de la Société de transport de Montréal

Il est recommandé :

- d'approuver le programme d'immobilisations 2019-2028 de la Société de transport de Montréal.

Signé par Serge LAMONTAGNE **Le** 2018-11-07 09:13

Signataire :

Serge LAMONTAGNE

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1183843018

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Planification budgétaire et fiscale
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Compétence d'agglomération :	Transport collectif des personnes
Projet :	-
Objet :	Approuver le programme d'immobilisations 2019-2028 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 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 STM doit donc être déposé pour approbation au conseil d'agglomération.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG18 0095 - 14 février 2018 - Approbation du programme d'immobilisations 2018-2027 de la Société de transport de Montréal
- CG16 0653 - 29 novembre 2016 - Approbation du programme d'immobilisations 2017-2026 de la Société de transport de Montréal
- 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

DESCRIPTION

Le *Programme d'immobilisations (PI) 2019-2028* présente les prévisions des dépenses d'investissements de la STM au cours des dix prochaines années. Le PI 2019-2028 de la STM s'élève à 15,6 G\$ et comporte des dépenses de 5,2 G\$ autorisées dans le cadre des différents programmes gouvernementaux d'aide au transport collectif. Par ailleurs, des projets dont les coûts s'élèvent actuellement à 10,4 M\$ sont en phase d'identification (opportunité d'affaires) ou de définition (charte de projet). Ceux-ci sont par exemple en cours d'évaluation, de priorisation ou d'autorisation de financement dans un programme d'aide gouvernemental. Voici les dépenses projetées réparties par secteurs.

Secteur	Phase	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2028	Total
Réseau des autobus	Autorisés	395,1 M\$	875,2 M\$	531,8 M\$	240,3 M\$	167,1 M\$	209,1 M\$	2 418,6 M\$
	Définition et identification	18,8 M\$	15,5 M\$	26,1 M\$	48,0 M\$	68,5 M\$	3 176,4 M\$	3 353,4 M\$
	Total	413,9 M\$	890,7 M\$	557,9 M\$	288,3 M\$	235,6 M\$	3 385,5 M\$	5 772,0 M\$
Réseau du métro	Autorisés	447,0 M\$	938,8 M\$	967,4 M\$	166,7 M\$	117,7 M\$	0,2 M\$	2 637,8 M\$
	Définition et identification	6,5 M\$	44,6 M\$	716,7 M\$	918,2 M\$	1 070,9 M\$	4 178,6 M\$	6 935,4 M\$
	Total	453,5 M\$	983,4 M\$	1 684,1 M\$	1 084,9 M\$	1 188,6 M\$	4 178,8 M\$	9 573,3 M\$
Transport adapté	Autorisés	12,0 M\$	7,5 M\$	3,0 M\$	3,3 M\$	3,4 M\$	0,0 M\$	29,2 M\$
	Définition et identification	4,0 M\$	4,0 M\$	5,0 M\$	4,0 M\$	0,2 M\$	24,5 M\$	41,7 M\$
	Total	16,0 M\$	11,5 M\$	8,0 M\$	7,3 M\$	3,6 M\$	24,5 M\$	70,9 M\$
Administratif	Autorisés	29,5 M\$	18,5 M\$	11,1 M\$	10,2 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	69,2 M\$
	Définition et identification	12,4 M\$	20,7 M\$	18,7 M\$	16,3 M\$	15,5 M\$	3,0 M\$	86,6 M\$
	Total	41,9 M\$	39,2 M\$	29,8 M\$	26,5 M\$	15,5 M\$	3,0 M\$	155,8 M\$
Total		925,3 M\$	1 924,8 M\$	2 279,8 M\$	1 407,0 M\$	1 443,3 M\$	7 591,8 M\$	15 572,0 M\$

Près de 2,4 G\$ seront investis dans les projets autorisés ciblant le réseau de bus. De cette somme, 1,2 G\$ serviront au remplacement et à l'ajout de 963 bus hybrides ou électriques de 12 mètres tandis que 920 M\$ seront consacrés à des projets d'infrastructures majeurs tels que la construction du centre de transport de l'Est de Montréal (365,5 M\$), la construction du centre de transport Bellechasse (243,0 M\$), la reconstruction du complexe Crémazie (149,3 M\$) et l'agrandissement des centres de transport Anjou, Legendre et Saint-Laurent (162,2 M\$).

Plus de 2,6 G\$ seront investis dans les installations du réseau de métro. De cette somme, 724,8 M\$ sont prévus pour l'acquisition de voitures de métro AZUR, dont 530 M\$ pour les 17 trains additionnels récemment commandés. La STM prévoit également investir massivement dans le remplacement, la construction ou la remise à neuf d'équipements fixes directement liés à l'exploitation, comme les escaliers mécaniques, la ventilation, les ascenseurs, les équipements de voie, d'énergie, etc. (567 M\$). Le remplacement et la réfection d'infrastructures du métro comme des sections de stations et de tunnel, des garages et des ateliers, nécessiteront également des investissements considérables (255,7 M\$). Parmi les autres projets d'envergure autorisés, mentionnons le prolongement de la ligne Bleue (361,6 M\$) et la construction du garage Côte-Vertu (194 M\$), lequel permettra à terme d'héberger dix trains supplémentaires et de réduire à deux minutes l'intervalle entre deux trains sur la ligne orange (262,4 M\$). Mentionnons enfin le programme d'accessibilité des stations de métro visant à rendre 41 stations universellement accessibles

d'ici 2025.

Le financement de la majorité des dépenses capitalisables de la STM se fait par émission de dette. Ainsi, au 31 décembre 2018, la dette nette de la STM devrait totaliser 972 M\$ pour atteindre plus de 2,1 G\$ au 31 décembre 2028.

JUSTIFICATION

Tel qu'il est prévu à la *Loi sur les sociétés de transport* (L.R.Q. S-30-01, art.116), la 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).

ASPECT(S) FINANCIER(S)

La participation financière de l'agglomération de Montréal au financement du PI 2019-2028 de la STM est comprise dans la contribution versée à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), laquelle a été fixée de façon provisoire à 599,2 M\$ pour 2019. La contribution de l'agglomération de Montréal à l'ARTM en 2019 inclut un montant associé au programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

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

Christian C NADEAU
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-7656

Télécop. : 514 872-3145

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-10-29

Gildas S. GBAGUIDI
Chef de division - Planification budgétaire

Tél : 514 872-1293

Télécop. : 514 872-3145

APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION

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

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2018-11-05

APPROBATION DU DIRECTEUR DE SERVICE

Yves COURCHESNE
Trésorier et directeur du Service des finances

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2018-11-05

Dossier # : 1183843018

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

Objet : Approuver le programme d'immobilisations 2019-2028 de la Société de transport de Montréal

Ci-joint les documents :



[PI 2019-2028 CA du 25 octobre 2018.pdf](#)[RÉSOL CA-2018-167 Art.4 PI 2019-2028.pdf](#)

RESPONSABLE DU DOSSIER

Christian C NADEAU
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-7656
Télécop. : 514 872-3145

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

tenue le 25 octobre 2018

au par voie de conférence téléphonique

CA-2018-167 ADOPTER LE PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS 2019-2028

VU le rapport de la directrice exécutive – Planification et finances

ET CONSIDÉRANT la recommandation du directeur général

PROPOSÉ par monsieur Philippe Schnobb

APPUYÉ par monsieur Craig Sauvé

ET UNANIMEMENT

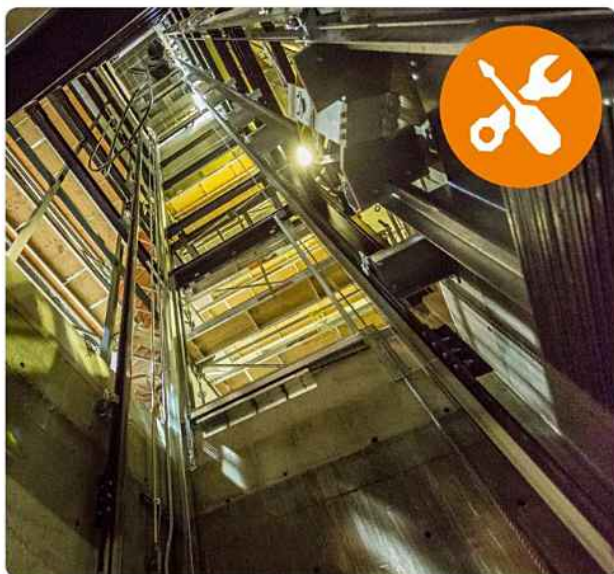
Il est

RÉSOLU d'adopter le programme des immobilisations de la Société pour les années 2019 à 2028, intitulé **PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028**, selon le document joint à la recommandation et de le transmettre à la Ville de Montréal pour fins d'approbation par le conseil d'agglomération de Montréal

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

Me Frédérick Roussel
Secrétaire corporatif adjoint

Date :



PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS 2019-2028



Poste de ventilation

Remerciements

En tant que trésorière et directrice exécutive – Planification et finances, je tiens à remercier sincèrement tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration de ce troisième Programme des immobilisations décennal, notamment les responsables de projets, les promoteurs ainsi que tous les employés impliqués de près ou de loin dans la planification et la réalisation des projets, plus particulièrement l'équipe de la direction Finances.

Ce Programme des immobilisations 2019-2028 est le fruit d'efforts considérables et d'un travail structuré et rigoureux. C'est avec fierté que je vous invite à le lire et à vous y référer au cours de la prochaine année.

Bonne lecture!



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

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

APPROUVÉ PAR

Le conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal,
le 25 octobre 2018

PRÉPARÉ PAR

La direction Finances,
Direction exécutive - Planification et finances

AVEC LA COLLABORATION DE

La direction Marketing et communications
Direction exécutive - Expérience client et Activités commerciales

Programme des immobilisations 2019·2028

Mot des dirigeants

Le Programme des immobilisations 2019-2028 est marqué par l'accélération du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) qui vise l'excellence en mobilité. L'ensemble des partenaires gouvernementaux et municipaux sont au rendez-vous et plusieurs projets d'envergure se sont confirmés, et ajoutés, au portefeuille d'initiatives de la STM qui était déjà bien rempli.

Annoncé en avril dernier, le prolongement de la ligne Bleue vers Anjou va de l'avant. En tant que maître d'œuvre, la STM supervisera les travaux qui nécessitent des investissements de 4 G\$ et qui ajouteront 5 stations au réseau pour le plus grand bénéfice de nos clients. Les travaux s'intensifieront progressivement au cours des prochaines années jusqu'à la livraison du projet en 2026.

Le gouvernement a également confirmé l'achat de 17 trains Azur supplémentaires. Cet investissement de plus de 500 M\$ permettra d'améliorer significativement le service sur la ligne verte. Effectivement, à la fin des livraisons, 90 % des trains qui y circuleront seront des Azur, ce qui constitue une excellente nouvelle pour nos clients utilisateurs de cette ligne.

La STM poursuit également la construction du garage Côte-Vertu, un investissement de 400 M\$, qui permettra d'accueillir plus de trains, de mieux les répartir sur le réseau et de réduire les intervalles en heure de pointe sur la ligne orange. La STM poursuit aussi la mise en accessibilité du réseau du métro et aura installé des ascenseurs dans 41 stations à l'horizon 2025. Plus de trains,

plus d'espace, plus de fréquences et un réseau prolongé et plus accessible, voilà ce qui attend les Montréalais durant les 10 prochaines années côté métro.


Du côté bus, la STM investira 750 millions pour moderniser sa capacité d'entretien du parc de véhicules. Ainsi, deux nouveaux centres de transports seront construits et trois autres agrandis, ce qui permettra notamment d'accueillir 300 bus hybrides supplémentaires et d'accélérer l'arrivée de bus électriques.

Finalement, la STM garde le cap en ce qui a trait au maintien de ses infrastructures. Ces investissements sont incontournables pour assurer un service fiable et de qualité. Ainsi, la STM a triplé ses investissements au cours des dernières années pour les faire passer à environ 1 G\$ sur une base annuelle. La multitude de chantiers actifs constitue un défi de taille sur le plan opérationnel alors que la STM s'engage à rénover ses installations tout en maintenant le service à ses clients. La STM et ses employés relèvent toutefois le défi alors que le déficit d'investissement a été réduit de 500 M\$ au cours des trois dernières années pour s'établir à 3,8 G\$.

En investissant massivement dans des projets de développement et de maintien d'actifs, la STM prend donc les mesures nécessaires pour améliorer significativement l'expérience client aujourd'hui tout en s'assurant que les générations futures pourront bénéficier d'un réseau de qualité.



Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration



Luc Tremblay, CPA, CA
Directeur général

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. À l'exception des demandes de subvention déjà autorisées, le programme d'aide financière indiqué dans chaque fiche de projet constitue une hypothèse à des fins de préparation du PI.

Le processus d'autorisation du Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun volet 2 n'étant pas entièrement terminé au moment de la préparation du PI 2019-2028, les montants inscrits ne tiennent pas compte de cette subvention.

Les projets terminés en 2018 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 de portefeuille de projets	17
Plan de maintien des actifs	22
Impact financier	28
Sommaire – projets	34
Réseau de bus	39
Réseau du métro	70
Transport adapté	99
Secteur administratif	104
Annexes	113
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	123

Gouvernance

Gouvernance

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.

Depuis la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la STM évolue dans un environnement organisationnel et financier différent. Elle sera liée par une entente de service à l'ARTM pour l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. L'entente établira notamment les niveaux de service, les obligations de performance et les modalités de rémunération des services convenus. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent dorénavant de l'ARTM.

La STM collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitains et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet service rapide par bus (SRB) Pie-IX, participe à la préparation du dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et sera maître d'œuvre de sa réalisation.

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 organisationnel. Il approuve annuellement le budget et le programme des immobilisations et est formé de sept élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant cinq femmes et cinq hommes. 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



Craig Sauvé

Vice-président du conseil d'administration
Conseiller de la Ville de Montréal, district de Saint-Henri-Est-Petite-Bourgogne-Pointe-Saint-Charles-Griffintown, Arrondissement du Sud-Ouest



Marvin Rotrand

Conseiller de la Ville de Montréal, district de Snowdon, Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce



Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement, district du Mile End, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal



Claudia Lacroix Perron

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



Francesco Miele

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



Marie-Andrée Mauger

Conseillère d'arrondissement, district de Desmarchais-Crawford, Arrondissement de Verdun



Valérie Patreau

Conseillère d'arrondissement, district Joseph-Beaubien, Arrondissement Outremont



Laurence Parent

Représentante des clients du transport adapté



Georges Bourelle

Maire de la Ville de Beaconsfield

Gouvernance

COMITÉ DE DIRECTION

Composé du directeur général et de ses directeurs exécutifs, le Comité de direction détermine les orientations qui affectent la Société. Il alloue les ressources nécessaires à la réalisation de son Plan stratégique organisationnel.

Le Comité de direction exerce un rôle de coordination et de suivi, notamment, par l'examen des rapports financiers, des plans d'action et des indicateurs de performance visant à améliorer l'expérience client.

Il est également un lieu d'échange d'informations qui permet de canaliser les communications entre le directeur général et les diverses instances administratives de la Société.



De gauche à droite

Michel Lafrance
Directeur exécutif
*Expérience client et
Activités commerciales*

Renée Amilcar
Directrice exécutive
Bus

Luc Tremblay
Directeur général

Alain Brière
Directeur exécutif
*Capital humain,
Approvisionnement
et Affaires juridiques*

Luc Lamontagne
Directeur exécutif
*Technologies de
l'information et
innovations*

Marie-Claude Léonard
Directrice exécutive
Méto

François Chamberland
Directeur exécutif
*Ingénierie,
Infrastructures et
Projets majeurs*

Linda Lebrun
Trésorière et
directrice exécutive
*Planification et
finances*

Plan stratégique organisationnel 2025

Plan stratégique organisationnel 2025

La STM a adopté son Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) le 8 juin 2017. Celui-ci repose sur une nouvelle vision corporative, soit l'EXCELLENCE EN MOBILITÉ. Il est articulé autour de quatre orientations stratégiques :

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

Approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2018, le PSO 2025 est une vision de l'avenir du transport collectif à Montréal. Au cours des 10 prochaines années, la STM va mettre en chantier des projets pour une valeur de plus de 15 milliards de dollars avec l'appui financier des gouvernements du Québec et du Canada et de l'agglomération de Montréal.

Le PSO 2025 est composé de 4 orientations stratégiques, 7 axes d'intervention, 16 objectifs et 31 indicateurs et cibles.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	AXES	OBJECTIFS
Améliorer l'expérience client	Un service fiable	1. Livrer l'offre de service promise 2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible 3. Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité 4. Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle
	Des actifs en bon état	5. Réduire le déficit de maintien des actifs 6. Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements 7. Poursuivre l'électrification du réseau
	Une mobilité intégrée	8. Bonifier le parcours client 9. Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée
Adapter l'organisation à l'évolution de la gouvernance	Un acteur clé de mobilité durable	10. Renouveler l'organisation pour l'excellence de l'expérience client 11. Agir comme chef de file en mobilité et développement durables
Maîtriser les finances	Une culture d'excellence opérationnelle	12. Maîtriser la gestion de l'entente de service 13. Améliorer l'efficacité des processus et la productivité
Attirer, développer et mobiliser les talents	Un employeur de choix	14. Attirer et retenir les talents 15. Développer les compétences
	Des employés engagés	16. Encourager l'implication et le leadership

Plan stratégique organisationnel 2025

Le développement durable et l'accessibilité universelle sont les trames de fond du PSO 2025, comme en témoignent le Plan de développement durable 2025 et le Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2025

Acteur incontournable du développement durable, la STM a adopté en 2017 son troisième Plan de développement durable 2025 (PDD 2025) en lien avec le Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) et la politique corporative en matière de développement durable.

Non seulement la STM a mis le développement durable au cœur de sa mission et de ses activités depuis plus de 10 ans, elle a de surcroît consulté des parties prenantes internes et externes afin de prioriser ses enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Articulé autour de ces derniers, le PDD 2025 présente les neuf chantiers suivants :

- CHANTIER 1** Décarboniser le transport collectif pour contribuer à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques
- CHANTIER 2** Bâtir et opérer des bâtiments et infrastructures durables et résilients
- CHANTIER 3** Maintenir un positionnement d'employeur responsable
- CHANTIER 4** Réduire la consommation des ressources et la production de matières résiduelles
- CHANTIER 5** Prévenir et réduire la contamination de l'eau et des sols
- CHANTIER 6** Renforcer la démarche en approvisionnement responsable
- CHANTIER 7** Impliquer les parties prenantes externes et accroître les liens avec les collectivités locales
- CHANTIER 8** Accroître la contribution économique et sociale de la STM
- CHANTIER 9** Consolider la gouvernance de la STM en développement durable.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE 2016-2020

Fort de sa politique d'accessibilité universelle adoptée en 2009, c'est un troisième Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 que la STM a adopté en 2017.

Arrimé au PSO 2025, ce plan est le résultat d'une analyse des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de la consultation des parties prenantes internes et externes. Il repose également sur une évaluation concertée des niveaux de maturité des pratiques en accessibilité universelle de la STM. Il identifie des mesures et des cibles 2020 et 2025 pour chacun des neuf chantiers suivants :

- CHANTIER 1** Les besoins du client
- CHANTIER 2** Les véhicules, les infrastructures, les équipements et les correspondances
- CHANTIER 3** Le système de vente et perception
- CHANTIER 4** Les opérations et l'entretien
- CHANTIER 5** L'information et l'éducation à la clientèle
- CHANTIER 6** La formation des employés
- CHANTIER 7** Les orientations et les politiques
- CHANTIER 8** La mise en œuvre et l'évaluation des plans d'action
- CHANTIER 9** Le financement

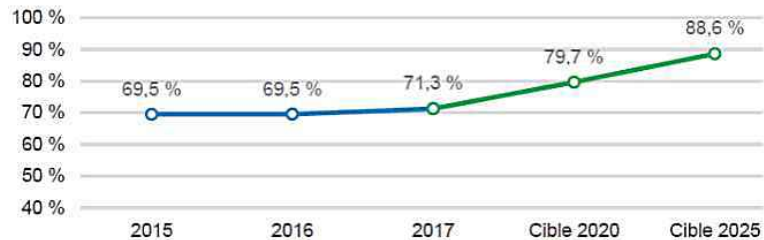
Plan stratégique organisationnel 2025

INVESTISSEMENTS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Pour chaque tonne de GES émise par ses activités, elle permet d'en éviter 20 dans la région de Montréal. Globalement, la STM et ses usagers contribuent à éviter l'émission de plus de 2,3 millions de tonnes de gaz à effet de serre par année. Les émissions de GES évitées par le transport collectif de la STM représentent l'équivalent de près de 15 % de l'effort de réduction à venir des GES au Québec selon sa cible de réduction pour 2030. Ces résultats viennent confirmer l'importance du transport collectif pour réduire les émissions des GES sur le territoire montréalais, mais également à l'échelle du Québec.

En plus de cette contribution régionale, la STM vise à être exemplaire en réduisant ses propres émissions de GES et en étant un leader en électromobilité. Grâce à son réseau de métro 100 % électrique et à un parc de bus hybrides en croissance, la STM affichait en 2017 un taux de déplacements ayant recours à l'électricité de 71,3 %.

Déplacements sur le réseau ayant recours à l'électricité



Afin de contribuer aux objectifs de réduction de GES de Montréal, la STM vise à augmenter cette proportion à 88,6 % d'ici 2025, notamment grâce à l'intégration des voitures AZUR à la capacité de 8 % supérieure aux voitures actuelles, et à l'ajout de trains.

Du côté du réseau de bus, la STM entend poursuivre ses efforts d'électrification. Les bus diesel en fin de vie sont remplacés par des bus hybrides ou électriques jusqu'au plus tard en 2025, moment où la STM vise à n'acquérir que des bus 100 % électriques. La STM est la seule société de transport en Amérique du Nord à participer au projet Cité Mobilité qui met à l'essai trois bus 100 % électriques à recharge rapide. Ainsi, la STM vise un objectif zéro émission en 2040 pour ses bus. D'ici là, diverses mesures réduisent la consommation de carburant de ses véhicules. L'entreprise vise également l'électrification des minibus du transport adapté et des véhicules servant aux travaux en tunnel.

En bâtissant et opérant des bâtiments et infrastructures durables et résilients et en visant des certifications en développement durable reconnues (telles LEED, BOMA BEST et Envision) pour ses bâtiments et grands projets d'infrastructures, la STM diminue également son empreinte carbone.

PRINCIPAUX PROJETS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

- Acquisition des voitures de métro Azur
- Acquisition de bus 12 mètres - phase 2
- Nouveau centre de transport Bellechasse
- Centre de transport - Est de Montréal
- Reconstruction du Complexe Crémazie
- Cité-Mobilité
- Remplacement des véhicules de service - phase 2
- Service Rapide par Bus (SRB) Sauvé /Côte-Vertu
- Électrification des véhicules de travaux en tunnel

Plan stratégique organisationnel 2025

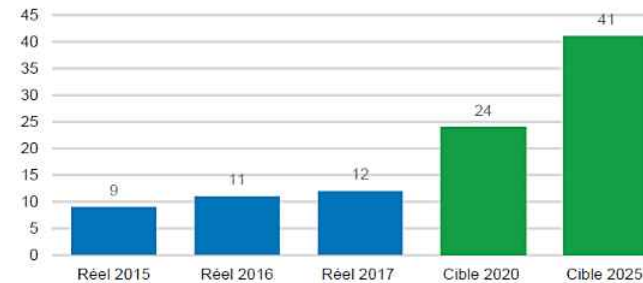
INVESTISSEMENTS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Il y a 25 ans, la STM a pris le virage de l'accessibilité universelle. À ce jour, plus de 235 millions de dollars ont été investis pour rendre plus accessible le réseau de bus et de métro. Conformément à sa politique d'accessibilité universelle, la STM vise 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, que ce soit dans ses infrastructures, ses véhicules ou tous autres équipements et installations ainsi que dans l'ensemble de ses services qu'elle offre à la population tout en respectant les ressources dont elle dispose.

Elle souhaite ainsi réduire les obstacles à l'utilisation des réseaux de bus et de métro pour tous les clients, y compris pour ceux ayant des limitations fonctionnelles, tout en continuant d'offrir un service de transport adapté de qualité. Par la mise en œuvre de l'accessibilité universelle des réseaux de bus et de métro, la STM favorise l'autonomie et contribue ainsi particulièrement à l'inclusion sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Ainsi d'ici 2025, 41 stations de métro seront dotées d'ascenseurs et 100 % des bus seront munis de rampes avant. Compte tenu de la croissance du transport adapté et du souhait de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles d'utiliser davantage le réseau de bus et métro, la STM s'est également engagée dans son Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 à développer une stratégie d'éducation de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles à l'utilisation du réseau régulier.

Nombre de stations de métro accessibles par ascenseurs



PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

- Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1
- Acquisition des voitures AZUR
- Acquisition de bus 12 mètres - phase 2
- Réno-Systèmes – phase 3
- Réno-Systèmes – phase 4

Plan stratégique organisationnel 2025

ÉLABORATION ET ADOPTION DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

VOLET STRATÉGIQUE ET PLANIFICATION

La STM, qui est régie par la Loi sur les sociétés de transport en commun, a l'obligation légale de produire annuellement son programme des immobilisations (PI) pour les dix exercices financiers subséquents, en conformité avec son propre Plan stratégique organisationnel. Lorsque l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) aura émis à son tour un Plan stratégique de développement du transport collectif, le PI de la STM devra également être produit en conformité avec ce dernier.

Le Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) de la STM guide l'élaboration du Programme des immobilisations (PI). En effet, à l'aide des orientations stratégiques et des cibles du PSO 2025 ainsi que des chantiers du

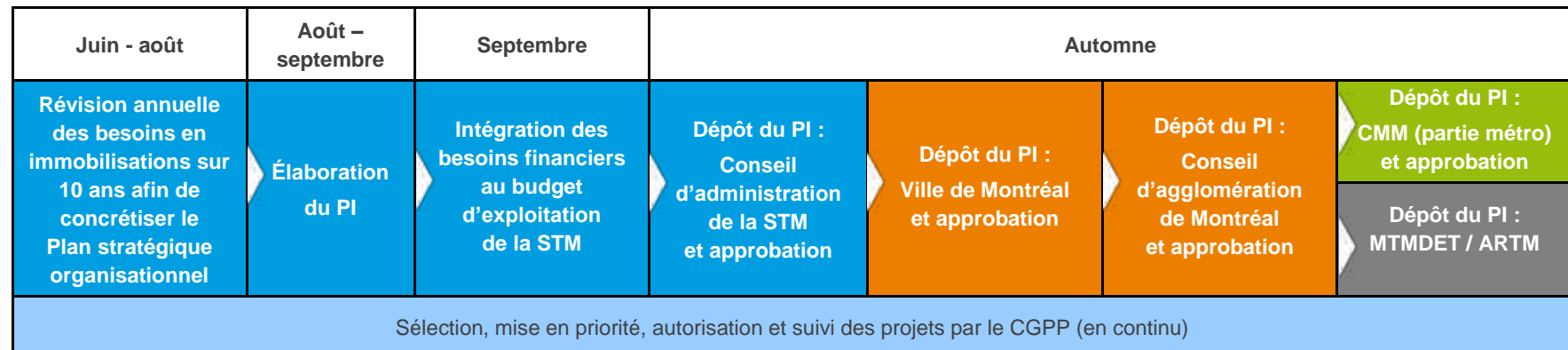
Plan de développement durable 2025 et du Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020, la STM évalue ses besoins en investissements. Elle peut ainsi prévoir les projets pour maintenir et développer ses actifs et ses services, et ce, pour les 10 prochaines années. La STM revoit ainsi systématiquement, 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 son PI.

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 habituellement 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. 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. Une copie du PI doit aussi être envoyée à l'ARTM.

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 de portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

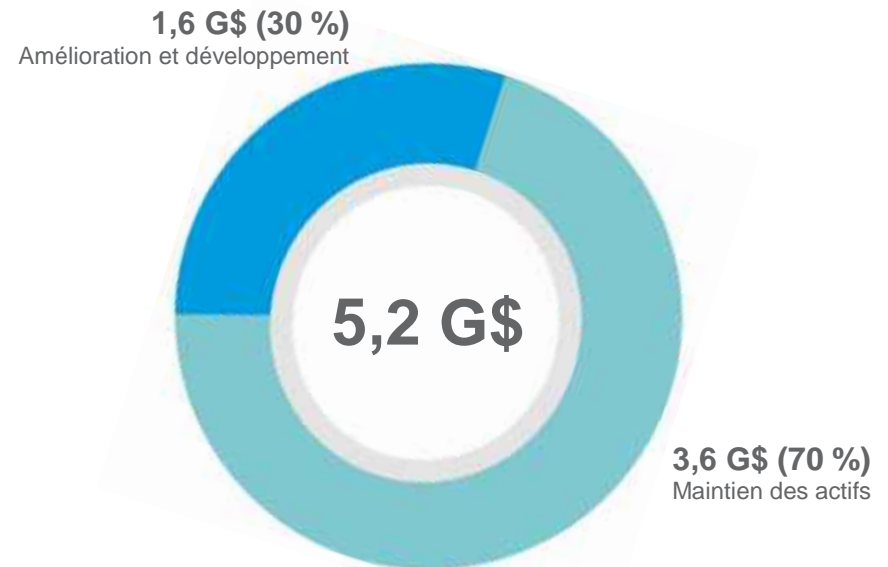
La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du Plan stratégique organisationnel en fonction des ressources disponibles.

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

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

Le portefeuille des projets actuellement autorisés, se compose de 70 % d'initiatives visant le maintien des actifs et de 30 % touchant l'amélioration et le développement.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



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 principales règles établies dans une politique de gestion approuvée en 2015 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 tout au long du cycle de vie des projets :

- PSO 2025 (axes et objectifs);
- Critères spécifiques à chacune des catégories;
- Disponibilité des ressources;
- Risques reliés à la réalisation des projets;
- Réalisation des bénéfices.

LES BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après (cible à atteindre au moment où les livrables sont transférés et intégrés aux opérations).

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d'immobiles;
- La distance moyenne avant un bris;
- Les coûts d'exploitation;
- Le taux de ponctualité;
- Le temps de déplacement;

Gestion de portefeuille de projets

PORTEFEUILLE DE LA STM

Le tableau suivant identifie les principaux projets autorisés de maintien d'actifs et projets d'amélioration et développement.

PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE - MAINTIEN DES ACTIFS

(en millions de dollars)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
	et avant											et après	Projet	2019-2028
Maintien des actifs														
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 677,9	10,8	98,5	85,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,7	194,8
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	51,7	44,6	298,4	162,1	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	581,7	530,0
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	196,4	6,3	12,0	46,9	-	-	-	-	-	-	-	-	261,6	65,2
Réno-Systèmes - phase 4	102,4	97,8	121,1	124,7	69,9	66,5	-	-	-	-	-	-	582,5	480,1
Réno-Systèmes - phase 3	413,1	27,2	25,9	18,6	15,1	-	-	-	-	-	-	-	500,0	86,9
Réno-Infrastructures - phase 2	69,8	58,2	69,5	54,1	25,5	26,2	-	-	-	-	-	-	303,3	233,5
Réno-Infrastructures - phase 1	217,4	12,5	5,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	22,2
Prolongation de la durée de vie des MR73	28,1	18,3	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	40,9
Agrandissement du centre d'attachement Viau	3,5	10,0	18,5	10,8	11,7	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,0
Reconstruction du complexe Crémazie	119,9	49,5	33,3	27,8	32,5	-	-	-	-	-	-	-	262,9	143,0
Nouveau centre de transport Bellechasse	11,2	20,6	84,4	89,8	29,1	19,1	-	-	-	-	-	-	254,2	243,0
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEM - phase 1	14,4	4,6	14,8	20,4	-	-	-	-	-	-	-	-	54,1	39,7
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	22,5	100,3	499,5	135,9	149,2	141,9	195,0	0,1	-	-	-	-	1 244,5	1 222,0
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017	268,8	20,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,1	21,3
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	3,0	7,7	3,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	11,4
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	86,5	0,1	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	2,9
Capacité électrique du poste de district Legendre	6,7	13,6	11,9	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	38,4
Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	35,9	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	1,3
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2018	6,7	6,5	6,5	6,5	7,4	-	-	-	-	-	-	-	33,7	26,9
Remplacement des véhicules de service - phase 2	4,5	10,0	6,3	3,3	5,0	-	-	-	-	-	-	-	29,2	24,7
Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
Plan de maintien de la solution OPUS	11,7	9,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	12,2
Réfection de la toiture du centre de transport Saint-Denis	1,3	15,8	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	18,1
Acquisition de minibus TA - phase 2	0,3	6,3	3,1	3,0	3,3	3,4	0,0	-	-	-	-	-	19,4	19,1
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	3,1	4,8	3,6	3,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	17,7	14,6
Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	6,9	3,5	2,1	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	14,9	8,0
Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	4,9	1,9	2,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	6,3
Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	7,5	0,6	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	3,0
Acquisition équipements de production - phase 2	0,1	0,3	0,5	3,9	3,8	1,9	-	-	-	-	-	-	10,5	10,4
Complexe immobilier Frontenac	0,5	0,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,9
Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	0,3	4,6	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	8,4
Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	5,4	1,2	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	2,8
Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau	2,8	2,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	4,4
Solution intégrée de gestion des talents (SGT)	5,3	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	1,7
Acquisition de bus 9 mètres	1,0	4,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	5,3
Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locaux	3,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,9
Garage temporaire 380 Stinson	1,9	0,7	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	4,0	2,1
Programme Gestion des Risques Technologiques et de Sécurité	0,7	1,1	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,2
Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,8	1,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	2,6
Remplacement ou réfection des équipements de production	1,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	1,0
Laveur de bogie et pièces métro	0,1	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6
Tour Grande révision : réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale	0,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,0
Sous-total Maintien des actifs	3 425,7	582,7	1 376,2	819,9	363,0	278,9	195,0	0,2	-	-	-	-	7 041,8	3 616,0

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE - AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Amélioration et développement														
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	18,7	24,6	66,9	59,3	36,8	6,5	-	-	-	-	-	-	212,7	194,0
Garage Côte-Vertu	155,6	76,2	121,9	64,3	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	262,4
Prolongement de la ligne Bleue	3,3	14,5	25,6	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	364,9	361,6
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
Centre de transport - Est de Montréal	4,8	29,8	127,4	190,3	18,0	-	-	-	-	-	-	-	370,2	365,5
Agrandissement de 3 centres de transport	2,4	74,5	61,4	26,3	-	-	-	-	-	-	-	-	164,6	162,2
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	144,9	9,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,2	10,3
Programme de mesures préférentielles pour bus	28,7	7,3	2,9	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	79,0	32,4
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	17,0	23,3	13,2	22,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	59,0
EXTRA Connecte	14,1	5,7	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	10,1
Évolution solution validation bus	2,4	9,0	6,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	15,9
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	0,9	4,5	4,4	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	15,0
Cité-Mobilité	10,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	1,6
100% SCAD	5,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,6
Acquisition matérielle - Vente et perception	2,9	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,1
Sous-total Amélioration et développement	442,1	300,8	463,7	693,4	57,5	9,3	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	1 998,8	1 538,7
TOTAL - AUTORISÉS	3 867,9	883,5	1 839,9	1 513,4	420,5	288,2	197,9	3,0	2,8	2,8	2,8	17,9	9 040,6	5 154,8
Total des projets en définition	2,6	27,5	30,7	610,3	652,0	646,1	639,1	641,0	695,7	32,3	31,8	368,9	4 378,1	4 006,6
Total des projets en identification	0,4	14,2	54,1	156,1	334,5	509,0	548,7	1 026,3	1 361,2	1 298,9	1 107,6	576,7	6 987,6	6 410,6
Total des investissements	3 870,8	925,2	1 924,8	2 279,7	1 406,9	1 443,4	1 385,7	1 670,4	2 059,7	1 334,0	1 142,2	963,5	20 406,3	15 572,0

Plan de maintien des actifs

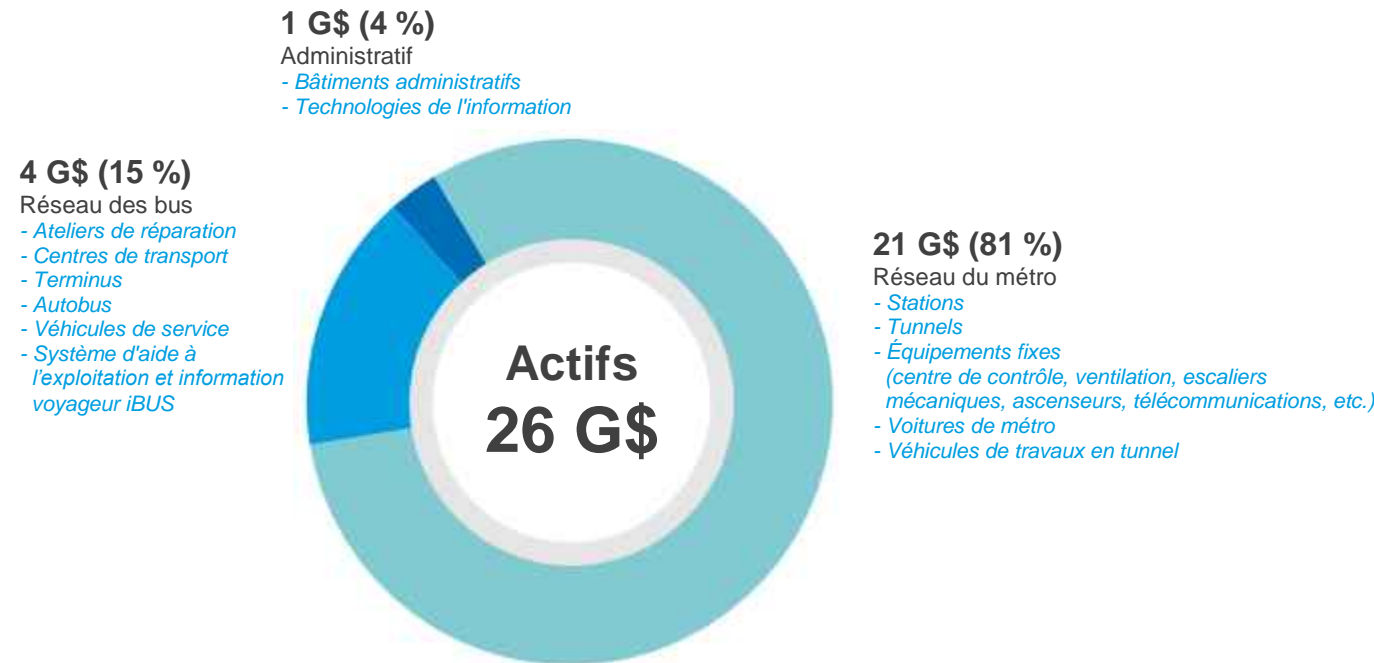
Plan de maintien des actifs

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. Ce montant 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. Maintenir en bon état un parc d'actifs d'une telle ampleur requiert évidemment des investissements conséquents. La valeur des actifs de la STM se répartit comme suit :

VALEUR DE REMPLACEMENT DES ACTIFS (EN MILLIARDS DE \$)



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

Plan de maintien 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.

En bref, 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 leur utilisation aux fins auxquelles ils sont destinés, de réduire leur probabilité de défaillance ou de contrer leur vétusté physique. Les actifs inclus dans le déficit 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.

Les investissements en maintien des actifs servent à remplacer ou à mettre à niveau les infrastructures, le matériel roulant et les équipements afin que la STM puisse poursuivre sa mission en assurant des déplacements sécuritaires, fiables, rapides et confortables.

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

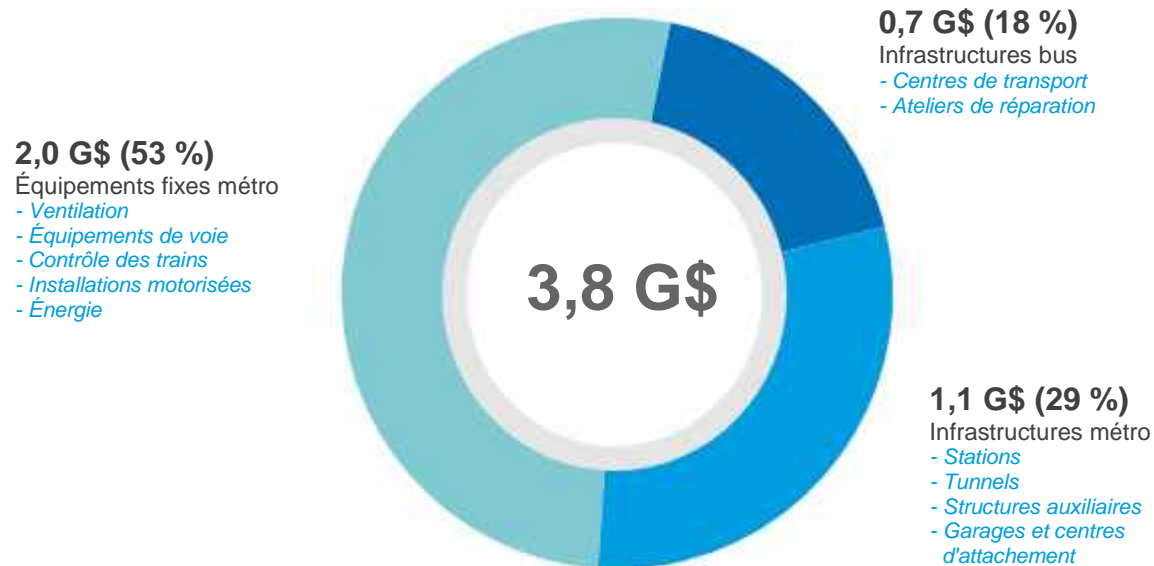


¹ Gouvernement du Québec. *Loi sur les infrastructures publiques*, RLRQ, c. I-8.3.

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

Plan de maintien des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS (2017)



Ce diagramme circulaire illustre la composition du déficit de maintien d'actifs de la STM en 2017. Ainsi, les 3,8 G\$ de déficit se répartissent presque exclusivement entre trois grands secteurs : les équipements fixes (2,0 G\$), les infrastructures métro (1,1 G\$) et les infrastructures bus (0,7 G\$).

Pour les équipements fixes, le déficit de maintien d'actifs est réparti principalement entre trois éléments : les installations motorisées (escaliers mécaniques et puits de ventilation naturelle), l'énergie (postes de district, postes de redressement, postes secondaires de distribution et câblage électrique) et la ventilation (postes de ventilation mécanique).

Pour ce qui est des infrastructures métro, les stations composent l'essentiel du déficit, suivies des tunnels. Pour les infrastructures bus, le déficit sera résorbé par la reconstruction des centres de transport Saint-Denis et Mont-Royal et du complexe Crémazie, ainsi que par l'achèvement du programme d'entretien majeur des infrastructures.

Pour terminer, notons que le déficit associé au matériel roulant bus et métro est nul et que le déficit dû aux technologies de l'information, aux télécommunications, à la réseautique et au contrôle des procédés, ainsi qu'à la vente et perception est très faible.

Plan de maintien des actifs

ÉVOLUTION DU DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

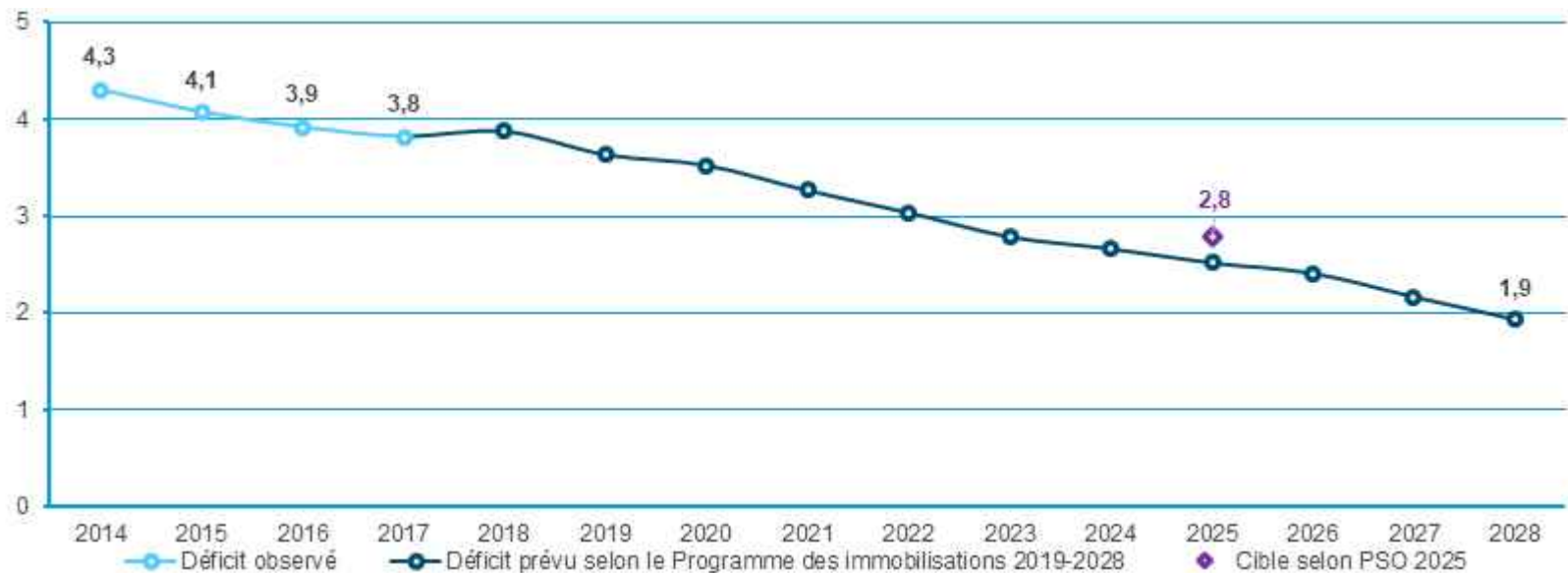
L'évolution du déficit de maintien d'actifs est un indicateur de gestion qui aide à optimiser le portefeuille de projets et à soutenir la réalisation du Plan stratégique organisationnel 2025 en mesurant les résultats des efforts consentis pour assurer la pérennité de notre parc d'actifs.

La courbe ci-dessous illustre l'évolution du déficit de maintien d'actifs par année en tenant compte des investissements prévus dans le présent programme des immobilisations. En 2014, le déficit de maintien d'actifs accumulé était de 4,3 milliards de dollars. Grâce à nos investissements, il a reculé à 3,8 milliards de dollars en 2017, une diminution de près de 500 millions de dollars. Si l'on se fie à la planification actuelle, le défi demeure imposant, puisque nos besoins

n'ont pas fini d'augmenter. Par exemple, il est temps en 2018 d'entreprendre la réfection des stations et des postes électriques construits en 1978 lors du prolongement ouest de la ligne verte.

Malgré ces efforts, le Plan des investissements ne permet pas à lui seul d'atteindre la cible de 1 G\$ de déficit de maintien d'actifs en 2030. Pour y parvenir, la STM doit d'abord augmenter sa capacité de réaliser les projets dans le métro tout en maintenant le service aux clients. À moyen terme, elle doit également augmenter la cadence des investissements.

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS (EN MILLIARDS DE \$)



Plan de maintien des actifs

ÉVOLUTION DU DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

Le Plan stratégique organisationnel 2025 identifie les actions pour réduire le déficit de maintien d'actifs : amélioration de la connaissance des actifs, priorisation des investissements, augmentation de la cadence et de la capacité de réalisation des projets et raffinement de la stratégie d'intervention à long terme.

Le maintien à jour de la connaissance de l'état des actifs permet d'évaluer précisément l'année requise pour les interventions à réaliser. Ainsi, un actif qui se dégrade plus vite que prévu sera remplacé de façon anticipée, tandis qu'un actif dont le bon état perdure fera l'objet d'une surveillance pour s'assurer que sa performance demeure satisfaisante au fil du temps.

La priorisation des investissements à réaliser est essentielle pour tenir compte des nombreuses contraintes techniques, humaines et géographiques auxquelles la STM peut faire face, mais aussi des opportunités qui se présentent à elle, comme la mise en accessibilité d'une station de métro.

En plus d'accélérer considérablement ses investissements en maintien des actifs par rapport aux années précédentes, certains des projets de la STM permettront d'augmenter sa capacité de réalisation. À titre d'exemples, les centres d'attache Viau et nord-ouest qui permettront de déployer davantage de véhicules de travaux dans les tunnels du métro.

Finalement, une stratégie d'intervention à long terme est essentielle pour mieux définir la portée des interventions requises et effectuer les meilleurs choix de maintien des actifs. Par exemple, plutôt que de remplacer un actif vieillissant par un actif neuf, il est possible d'opter pour une réfection majeure afin d'en prolonger la durée de vie.

Impact financier

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

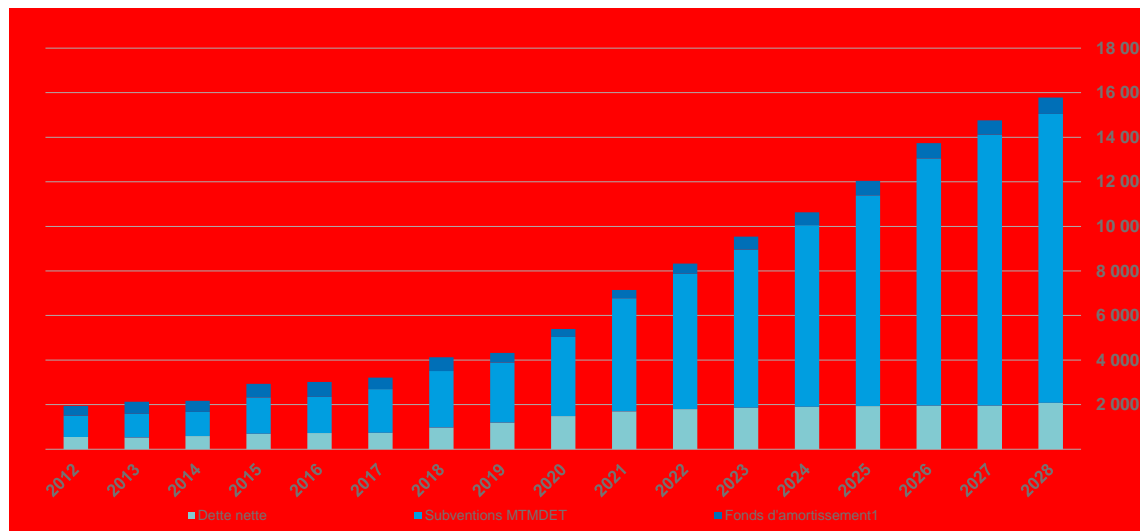
Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 31 décembre 2013 au 31 décembre 2018, la dette brute devrait s'accroître de 2,0 milliards de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 18,1 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 11,7 milliards de dollars, soit un taux de croissance annuel moyen de 28,3 %.

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 972 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2018 pour atteindre 2,1 milliards de dollars au 31 décembre 2028, soit un taux de croissance annuel moyen de 11,4 %.

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



(En millions de dollars)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévisions										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028						
Fonds d'amortissement ¹	435	542	504	607	663	521	616	434	353	374	454	584	571	652	680	649	732
Subventions MTMDET	955	1 061	1 080	1 630	1 631	1 959	2 535	2 697	3 552	5 078	6 074	7 091	8 157	9 456	11 098	12 161	12 969
Dette nette	550	524	590	693	721	732	972	1 191	1 485	1 698	1 801	1 862	1 901	1 937	1 954	1 952	2 078
Total	1 940	2 127	2 174	2 930	3 014	3 213	4 123	4 321	5 390	7 149	8 330	9 537	10 629	12 045	13 732	14 762	15 778

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

Impact financier

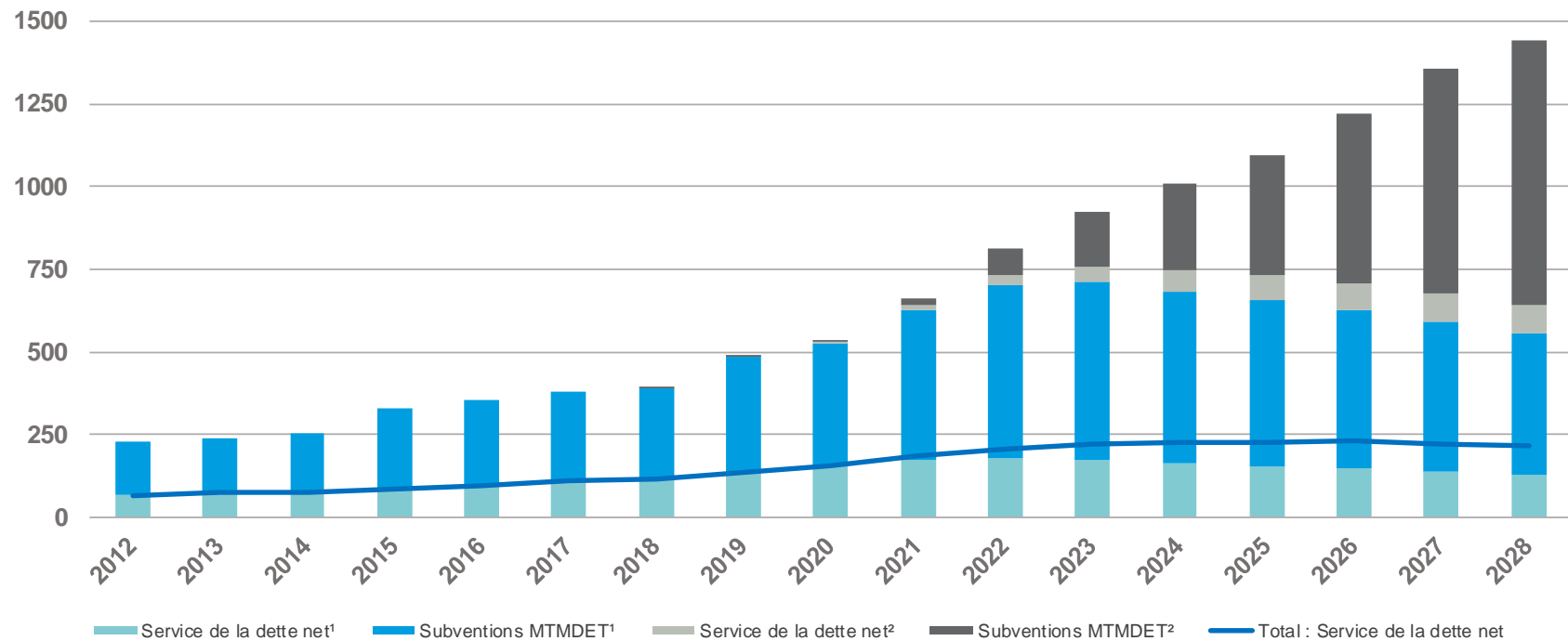
IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 117,6 millions de dollars en 2018 pour atteindre 215,1 millions de dollars en 2028. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 8,3 % par rapport à 10,8 % pour la période de 2013 à 2018. Le service de la dette net représentait 8,3 % des dépenses d'exploitation nettes en 2017.

En 2028, ce ratio devrait se situer à 9,3 %, en dessous de la limite supérieure de 16 %. Ces prévisions sont conformes à la directive de gestion de la dette à long terme, en ce qui a trait au ratio relié à l'endettement.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 71,1 % (pour la période de 2013 à 2018) à 77,2 % pour les dix prochaines années.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE (EN MILLIONS DE \$)



Impact financier

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE

<i>(En millions de dollars)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prévisions										
							2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Projets autorisés																	
Service de la dette brut ¹	227,0	240,2	255,6	327,6	353,7	378,2	392,2	486,4	527,3	627,5	704,2	714,4	683,4	656,0	624,4	592,1	557,2
Subventions MTMDET ¹	160,6	163,8	182,5	241,2	257,2	266,8	274,6	353,0	374,8	455,4	525,6	540,3	520,6	503,9	478,1	454,9	426,9
Service de la dette net¹	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	111,5	117,6	133,4	152,5	172,1	178,7	174,1	162,8	152,1	146,3	137,2	130,3
Projets en définition et identification																	
Service de la dette brut ²	-	-	-	-	-	-	0,0	0,8	5,4	32,2	108,8	211,3	324,2	440,0	595,9	765,9	885,5
Subventions MTMDET ²	-	-	-	-	-	-	0,0	0,1	0,7	18,4	81,3	165,3	259,5	363,8	513,0	680,6	800,6
Service de la dette net²	-	-	-	-	-	-	0,0	0,8	4,7	13,8	27,5	46,0	64,6	76,2	83,0	85,2	84,9
Total																	
Service de la dette brut	227,0	240,2	255,6	327,6	353,7	378,2	392,2	487,2	532,7	659,7	813,0	925,7	1 007,5	1 096,0	1 220,4	1 358,0	1 442,6
Subventions MTMDET	160,6	163,8	182,5	241,2	257,2	266,8	274,6	353,1	375,5	473,8	606,8	705,6	780,1	867,7	991,1	1 135,5	1 227,5
Total : Service de la dette net	66,4	76,4	73,1	86,3	96,6	111,5	117,6	134,1	157,2	185,9	206,1	220,1	227,4	228,3	229,3	222,5	215,1

¹ Les montants pour les projets autorisés

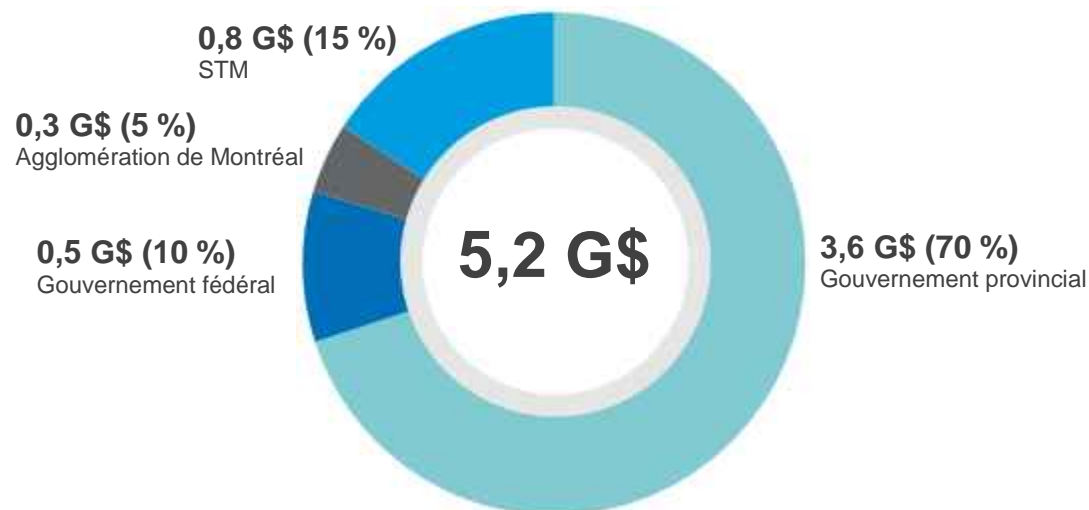
² Les montants pour les projets en définition et identification

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total PI	
											2019-2028	%
Subventions de nos partenaires												
Gouvernement provincial	456,7	1 297,8	1 171,2	290,9	221,9	163,4	1,4	1,4	1,4	1,4	3 607,6	70 %
Gouvernement fédéral	215,0	164,4	88,5	29,3	2,8	-	-	-	-	-	500,1	10 %
Agglomération de Montréal	34,9	85,1	37,2	28,8	20,3	27,7	-	-	-	-	234,0	5 %
Sous-total	706,7	1 547,3	1 296,9	349,0	245,0	191,1	1,4	1,4	1,4	1,4	4 341,7	85 %
Financement de la STM												
Dépenses d'exploitation	19,4	27,5	18,3	8,1	3,2	1,8	-	-	-	-	78,3	2 %
Sur emprunt	157,5	265,1	198,2	63,3	40,0	5,0	1,6	1,4	1,4	1,4	734,8	13 %
Sous-total	176,9	292,6	216,4	71,5	43,2	6,8	1,6	1,4	1,4	1,4	813,1	15 %
Total	883,5	1 839,9	1 513,4	420,5	288,2	197,9	3,0	2,8	2,8	2,8	5 154,8	100 %

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total PI 2019-2028
Financement au comptant											
Non capitalisable											
Budget d'exploitation	15,7	25,3	16,9	6,5	3,2	1,8	-	-	-	-	69,5
Capitalisable											
Budget d'exploitation	3,6	2,2	1,3	1,7	-	-	-	-	-	-	8,8
Gouvernement provincial - subvention au comptant	62,5	55,5	40,8	18,2	1,8	-	-	-	-	-	178,7
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	215,0	164,4	88,5	29,3	2,8	-	-	-	-	-	500,1
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	34,9	85,1	37,2	28,8	20,3	27,7	-	-	-	-	234,0
Sous-total	331,8	332,5	184,8	84,4	28,1	29,5	-	-	-	-	991,1
Financement sur emprunt											
Non subventionné	157,5	265,1	198,2	63,3	40,0	5,0	1,6	1,4	1,4	1,4	734,8
Subventionné	394,2	1 242,3	1 130,4	272,7	220,2	163,4	1,4	1,4	1,4	1,4	3 428,9
Sous-total	551,7	1 507,4	1 328,6	336,1	260,2	168,3	3,0	2,8	2,8	2,8	4 163,8
Financement total	883,5	1 839,9	1 513,4	420,5	288,3	197,9	3,0	2,8	2,8	2,8	5 154,8

SOMMAIRE – PROJETS

Sommaire – projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des dix prochaines années. Parmi ceux-ci, 25 projets de grande envergure totalisent 95 % des investissements déjà autorisés.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)	Nb Projets	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	3	1 926,0	61,7	409,0	294,4	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	2 716,0	790,0
Acquisition des voitures de métro AZUR		1 677,9	10,8	98,5	85,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,7	194,8
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels		51,7	44,6	298,4	162,1	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	581,7	530,0
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		196,4	6,3	12,0	46,9	-	-	-	-	-	-	-	-	261,6	65,2
2. RÉNO MÉTRO	5	821,4	220,3	288,8	261,1	147,3	99,2	-	-	-	-	-	-	1 838,1	1 016,7
Réno-Systèmes - phase 4		102,4	97,8	121,1	124,7	69,9	66,5	-	-	-	-	-	-	582,5	480,1
Réno-Systèmes - phase 3		413,1	27,2	25,9	18,6	15,1	-	-	-	-	-	-	-	500,0	86,9
Réno-Infrastructures - phase 2		69,8	58,2	69,5	54,1	25,5	26,2	-	-	-	-	-	-	303,3	233,5
Réno-Infrastructures - phase 1		217,4	12,5	5,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	22,2
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1		18,7	24,6	66,9	59,3	36,8	6,5	-	-	-	-	-	-	212,7	194,0
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	5	221,0	137,4	216,4	396,6	11,7	-	-	-	-	-	-	-	983,0	762,0
Garage Côte-Vertu		155,6	76,2	121,9	64,3	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	262,4
Prolongement de la ligne Bleue		3,3	14,5	25,6	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	364,9	361,6
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme		30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
Prolongation de la durée de vie des MR73		28,1	18,3	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	40,9
Agrandissement du centre d'attache Viau		3,5	10,0	18,5	10,8	11,7	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,0
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	9	357,4	224,7	342,7	379,5	82,2	21,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	1 440,4	1 065,1
Centre de transport - Est de Montréal		4,8	29,8	127,4	190,3	18,0	-	-	-	-	-	-	-	370,2	365,5
Reconstruction du complexe Crémazie		119,9	49,5	33,3	27,8	32,5	-	-	-	-	-	-	-	262,9	143,0
Nouveau centre de transport Bellechasse		11,2	20,6	84,4	89,8	29,1	19,1	-	-	-	-	-	-	254,2	243,0
Agrandissement de 3 centres de transport		2,4	74,5	61,4	26,3	-	-	-	-	-	-	-	-	164,6	162,2
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		144,9	9,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,2	10,3
Programme de mesures préférentielles pour bus		28,7	7,3	2,9	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	-	79,0	32,4
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA		17,0	23,3	13,2	22,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	59,0
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI - phase 1		14,4	4,6	14,8	20,4	-	-	-	-	-	-	-	-	54,1	39,7
EXTRA Connecte		14,1	5,7	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	10,1
5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)	3	294,3	128,8	503,1	136,4	149,2	141,9	195,0	0,1	-	-	-	-	1 549,0	1 254,7
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2		22,5	100,3	499,5	135,9	149,2	141,9	195,0	0,1	-	-	-	-	1 244,5	1 222,0
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017		268,8	20,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,1	21,3
Électrification des véhicules de travaux en tunnel		3,0	7,7	3,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	11,4
Sous-total des principaux projets autorisés	25	3 620,1	772,9	1 760,0	1 468,1	396,8	281,5	197,8	2,9	2,8	2,8	2,8	17,9	8 526,5	4 888,5
Pourcentage des principaux projets		94%	87%	96%	97%	94%	98%	100%	97%	100%	100%	100%	100%	94%	95%
Sous-total des autres projets autorisés	33	247,8	110,6	79,9	45,3	23,6	6,7	0,1	0,1	-	-	-	-	514,1	266,3
Total des projets autorisés	58	3 867,9	883,5	1 839,9	1 513,4	420,5	288,2	197,9	3,0	2,8	2,8	2,8	17,9	9 040,6	5 154,8
Total des projets en définition	10	2,6	27,5	30,7	610,3	652,0	646,1	639,1	641,0	695,7	32,3	31,8	368,9	4 378,1	4 006,6
Total des projets en identification	38	0,4	14,2	54,1	156,1	334,5	509,0	548,7	1 026,3	1 361,2	1 298,9	1 107,6	576,7	6 987,6	6 410,6
Total des investissements	106	3 870,8	925,2	1 924,8	2 279,7	1 406,9	1 443,4	1 385,7	1 670,4	2 059,7	1 334,0	1 142,2	963,5	20 406,3	15 572,0

Sommaire – projets

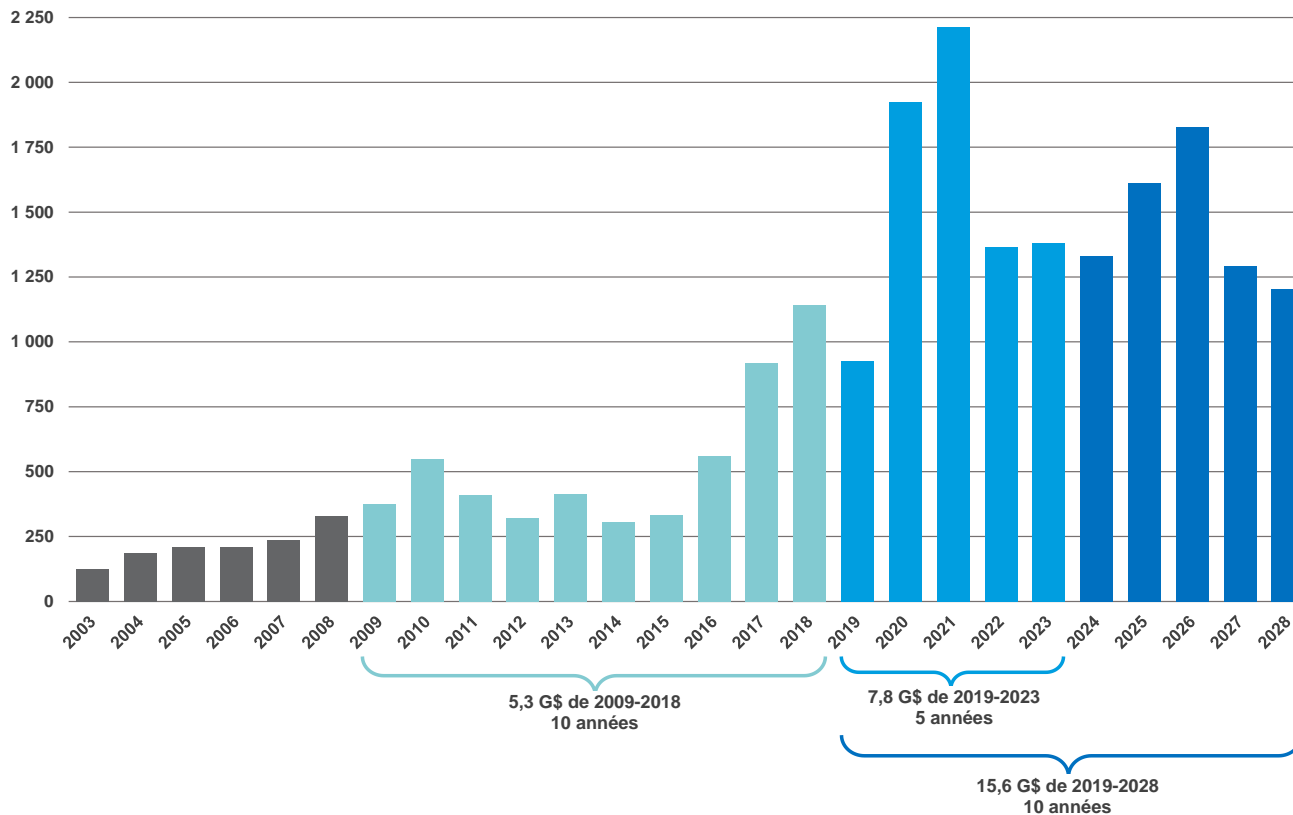
Les investissements prévus au cours des dix prochaines années totalisent plus de 15 G\$. À titre comparatif, le précédent programme des immobilisations affichait des investissements de l'ordre de 10 G\$.

Le rythme des investissements poursuit sa croissance de façon significative comme le démontre le graphique ci-dessous. Forte de cette tendance, la STM investira plus d'argent dans le maintien et le développement de ses infrastructures au cours des 5 prochaines années qu'elle ne l'a fait au cours des 10 dernières.

Les années 2020 et 2021 devraient être deux années records consécutives. L'acquisition des 17 nouveaux trains Azur, la réalisation du prolongement de la ligne Bleue, la stratégie d'acquisition des 300 nouveaux bus combinée à l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno Métro expliquent en grande partie cette progression.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2028

(en millions de dollars)



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 type de dépense, c'est-à-dire capitalisables et non capitalisables par secteur. Les secteurs à la STM sont :

Réseau de bus

Ce secteur comprend les achats de bus (incluant les bus 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. Il inclut aussi l'achat des véhicules de service, ainsi que le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur, en plus des dépenses relatives au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Plus de 2,4 milliards de dollars sont déjà autorisés pour des investissements dans le secteur du réseau des bus. Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM pourra investir, entre 2019 et 2024, dans l'achat de 989 bus 12 mètres climatisés, y compris 465 pour ajouter du de service (dont 165 bus qui sont en option au contrat). Ces données sont directement en lien avec les orientations prises dans le PSO 2025. De plus, d'autres projets d'acquisition de bus hybrides et électriques, non encore approuvés, sont prévus au PI 2019-2028 en phase d'identification. Ces investissements sont notamment liés à l'annonce effectuée par la STM quant à l'accélération de la stratégie d'électrification du réseau de surface.

Avec l'ajout de 300 nouveaux bus graduellement à compter de 2020, des modifications et de nouvelles infrastructures seront nécessaires pour les accueillir. Ces stratégies d'acquisition et d'électrification des bus nécessitent des investissements majeurs en infrastructure :

➤ Devancer la construction d'un centre de transport (fiche BUS-03)

Cette solution vise la construction d'un nouveau centre de transport dans l'est de Montréal pouvant accueillir 250 bus qui pourront être entièrement électriques. Sa mise en service est prévue en 2023, alors qu'elle était initialement prévue d'ici 2025, selon le Plan stratégique organisationnel 2025.

➤ Intensifier la construction du centre de transport Bellechasse (fiche BUS-06)

Ce projet vise à remplacer l'actuel centre de transport Saint-Denis construit en 1958 et qui est en fin de vie utile, pour permettre à la STM de mieux répondre à ses besoins opérationnels actuels et futurs dans l'optique d'améliorer le service offert à ses clients. Annoncé en août dernier, le nouveau centre de transport, qui sera mis en service en 2022, pourra accueillir 207 bus, dont 105 bus réguliers et 102 bus articulés.

➤ Agrandir trois centres de transport existants (fiche BUS-07)

Cette troisième solution vise à agrandir les centres Anjou, Legendre et Saint-Laurent afin d'atteindre une capacité supplémentaire totale de 160 bus. Ce projet a l'avantage de permettre les agrandissements sans déménager les activités d'exploitation et d'entretien pendant les travaux, et d'ainsi, limiter l'impact sur le service à la clientèle. La fin de ces travaux est prévue pour 2020.

➤ Maintenir les actifs du centre de transport Saint-Denis (fiche BUS-14)

Cette solution vise à maintenir les actifs du centre de transport Saint-Denis afin de prolonger sa durée de vie utile. Les travaux incluent la réfection du toit et entraîneront la relocalisation temporaire des 180 bus présentement stationnés à ce centre pour une durée de 12 mois, mais permettront par la suite de l'exploiter jusqu'à l'ouverture du centre de transport Bellechasse en 2022.

➤ Adapter un bâtiment industriel à proximité du centre de transport Stinson (fiche BUS-25)

Cette solution vise à louer, pour une durée de cinq ans, les locaux d'un ancien bâtiment industriel. En l'adaptant à ses besoins, la STM pourra y accueillir 50 bus réguliers qui seront entretenus au centre de transport Stinson situé à proximité.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

Réseau du métro

Ce secteur regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures de métro, l'achat et le maintien en bon état des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien des actifs immobiliers et des infrastructures. De plus, des investissements liés au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel font parties des actions de la STM.

Les investissements autorisés au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant de près de 2,7 milliards de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client.

Les principaux projets sont l'acquisition des 17 nouveaux trains AZUR, Réno-Systèmes (phases 3 et 4), le garage Côte-Vertu, le prolongement de la ligne Bleue, Réno-Infrastructures (phases 1 et 2), le prolongement de la durée de vie des voitures de métro MR73, l'édicule et le lien piétonnier à la station Vendôme, ainsi que l'agrandissement du centre d'attachement Viau.

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 aux stations de métro de Montréal afin de faciliter les déplacements verticaux, à fidéliser davantage les clients et à améliorer le service à la clientèle. Dans son Plan stratégique 2025, la STM prévoit rendre 41 stations accessibles en 2025.

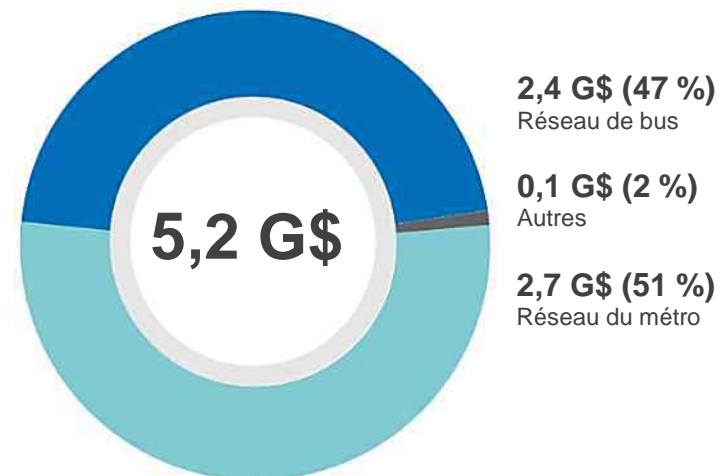
Transport adapté

Ce secteur comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté. On retrouve l'achat de minibus et le projet EXTRA Connecte qui permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes du transport adapté en temps réel pour un montant de 29 millions de dollars.

Secteur administratif

Cette section inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Une somme d'environ 69 millions de dollars sera investie au cours des dix prochaines années dans différents projets de maintien technologiques, tel le plan de maintien et d'acquisition d'équipements OPUS.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2018

1 808	Bus :
	1 333 standards (12 mètres)
	215 hybrides (12 mètres)
	3 électriques Cité Mobilité (12 mètres)
257 articulés (18 mètres)	
16	Minibus
222	Lignes de bus :
	211 accessibles aux personnes à mobilité réduite : ➤ 188 lignes de jour ➤ 23 lignes de nuit
	11 services par minibus urbains
8	Centres de transport

La Société possède neuf centres de transport (8 pour les autobus et un pour le transport adapté). De plus, le complexe Crémazie a comme vocation l'entretien majeur des bus.

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	
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	Terminus (hors station de métro)
8 942	Arrêts de bus
3 095	Abribus (898 appartenant à la STM)
435	Véhicules routiers
172	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain
16	Remorques
17	Laveurs de bus
191	Positions de vérins

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

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

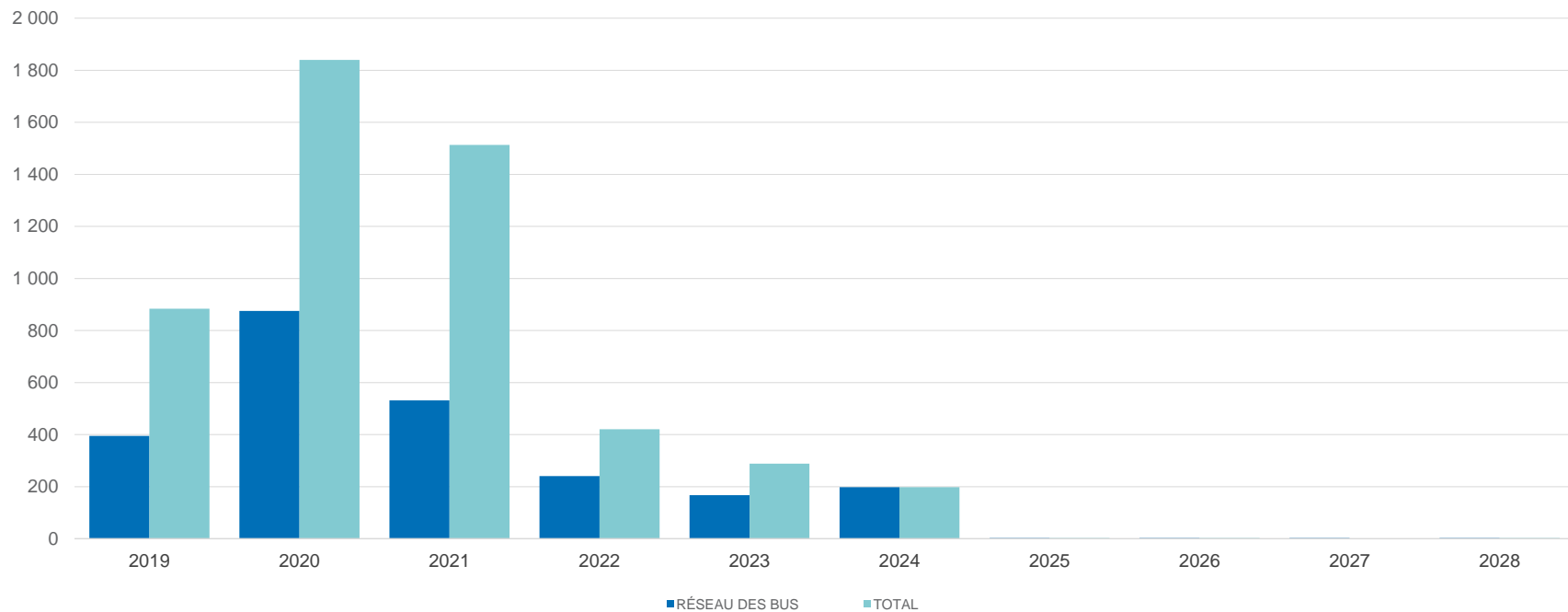
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des dix prochaines années s'élèvent à plus de 2,4 milliards de dollars et représentent environ 47 % des investissements de la STM. De ces investissements, 51 % (1,2 milliard de dollars) serviront au remplacement et à l'ajout de 989 bus 12 mètres climatisés visant l'amélioration de l'expérience client. Une somme de près d'un milliard de dollars sera consacrée aux projets d'infrastructures, notamment pour les deux

nouveaux centres de transport Bellechasse et un dans l'est de Montréal, les agrandissements de trois centres de transport, ainsi que la reconstruction du complexe Crémazie et la phase 1 du Programme d'entretien et maintien des infrastructures (PEMI). Un projet pilote de bus électriques 9 mètres (Midibus) verra également le jour afin mesurer les impacts sur les différents processus opérationnels.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DES BUS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX (en millions de dollars)



Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS

AUTORISÉS		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2019-2028
BUS-01	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	22,5	100,3	499,5	135,9	149,2	141,9	195,0	0,1	-	-	-	-	1 244,5	1 222,0
BUS-02	Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017	268,8	20,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,1	21,3
BUS-03	Centre de transport - Est de Montréal Nouveau	4,8	29,8	127,4	190,3	18,0	-	-	-	-	-	-	-	370,2	365,5
BUS-04	Reconstruction du complexe Crémazie	119,9	49,5	33,3	27,8	32,5	-	-	-	-	-	-	-	262,9	143,0
BUS-05	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	4,9	1,9	2,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	6,3
BUS-06	Nouveau centre de transport Bellechasse	11,2	20,6	84,4	89,8	29,1	19,1	-	-	-	-	-	-	254,2	243,0
BUS-07	Agrandissement de 3 centres de transport Nouveau	2,4	74,5	61,4	26,3	-	-	-	-	-	-	-	-	164,6	162,2
BUS-08	Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	144,9	9,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,2	10,3
BUS-09	Programme de mesures préférentielles pour bus	28,7	7,3	2,9	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	79,0	32,4
BUS-10	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	17,0	23,3	13,2	22,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	59,0
BUS-11	Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI - phase 1	14,4	4,6	14,8	20,4	-	-	-	-	-	-	-	-	54,1	39,7
BUS-12	Remplacement des véhicules de service - phase 2	4,5	10,0	6,3	3,3	5,0	-	-	-	-	-	-	-	29,2	24,7
BUS-13	Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
BUS-14	Réfection de la toiture du centre de transport Saint-Denis Nouveau	1,3	15,8	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	18,1
BUS-15	Évolution solution validation bus	2,4	9,0	6,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	15,9
BUS-16	Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	0,9	4,5	4,4	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	15,0
BUS-17	Cité-Mobilité	10,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	1,6
BUS-18	Acquisition équipements de production - phase 2 Nouveau	0,1	0,3	0,5	3,9	3,8	1,9	-	-	-	-	-	-	10,5	10,4
BUS-19	Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	7,5	0,6	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	3,0
BUS-20	Complexe immobilier Frontenac Nouveau	0,5	0,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,9
BUS-21	Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	5,4	1,2	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	2,8
BUS-22	Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau	2,8	2,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	4,4
BUS-23	100% SCAD	5,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,6
BUS-24	Acquisition de bus 9 mètres Nouveau	1,0	4,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	5,3
BUS-25	Garage temporaire 380 Stinson Nouveau	1,9	0,7	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	4,0	2,1
BUS-26	Remplacement ou réfection des équipements de production	1,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	1,0
TOTAL - AUTORISÉS		709,5	395,1	875,2	531,8	240,3	167,1	197,8	2,9	2,8	2,8	2,8	17,9	3 146,0	2 418,6

Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total Projet	Total PI 2019-2028
												et après		
Nouveau centre de transport Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	28,1	28,3	368,9	426,2	57,3
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	1,4	14,0	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,9	18,5
TOTAL - DÉFINITION	1,4	14,0	4,5	-	-	-	-	0,4	0,4	28,1	28,3	368,9	446,1	75,9
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	et avant											et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Acquisition de bus 12 mètres - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	433,5	545,3	602,8	582,5	-	2 164,2	2 164,2
Acquisition de bus 18 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	-	-	-	310,4	276,5	163,7	-	750,6	750,6
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI - phase 2	-	-	-	5,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-	-	-	-	85,0	85,0
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	20,0	20,0	25,0	85,0	60,0
Véhicules de service - phase 3	-	-	-	-	4,9	4,7	9,8	8,6	8,7	5,9	5,4	-	47,9	47,9
Mise à niveau centre de transport - Anjou	-	-	-	0,4	2,3	4,3	2,9	31,6	-	-	-	-	41,5	41,5
Mise à niveau centre de transport - Saint-Laurent	-	-	0,4	2,3	4,3	2,9	31,6	-	-	-	-	-	41,5	41,5
Mise à niveau centre de transport - Frontenac	-	0,4	2,3	4,3	2,9	31,6	-	-	-	-	-	-	41,5	41,5
Gestion optimisée des centres de transport	-	1,0	5,0	7,5	7,5	5,0	-	-	-	-	-	-	26,0	26,0
CT-Legendre - Stationnement employés	-	0,2	1,0	6,2	5,2	-	-	-	-	-	-	-	12,6	12,6
Véhicules d'atelier - phase 1	-	3,0	1,3	0,4	1,0	-	-	-	-	-	-	-	5,7	5,6
Optimisation planif. voyages réguliers	-	0,2	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	1,1
TOTAL - IDENTIFICATION	-	4,8	11,0	26,1	48,0	68,5	64,3	493,7	884,4	905,2	771,6	25,0	3 302,6	3 277,5
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	710,9	413,9	890,7	557,9	288,2	235,6	262,0	497,1	887,7	936,1	802,7	411,8	6 894,7	5 772,0

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-01

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

5002099 / R-174 / 154-17-7932
154-12-1114/154-16-7109/154-15-1030
154-17-7931

Programmes d'aide

SOFIL 3 Dette, SOFIL 4 Dette PAFFITC, PAGTCP 50 % et 60 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de bus 12 mètres – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2019 à 2024, l'acquisition de 963 bus 12 mètres.

- 498 bus hybrides ou électriques pour du remplacement de bus en fin de vie utile;
- 431 bus hybrides ou électriques en ajout au parc;
- 30 bus électriques à recharge garage en ajout au parc;
- 4 bus électriques à recharge rapide en ajout au parc.

L'acquisition de bus à ajouter au parc existant permettra de faire face aux aléas des travaux internes et externes, de revoir et adapter l'offre de service bus tout en palliant aux imprévus. Ceci aura comme conséquence d'améliorer la régularité, la ponctualité et la fluidité du service bus.

Ces autobus seront munis d'un système hybride ou électrique, d'un système de perception des titres et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ils seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

Le projet comportera aussi un volet intégration des autobus tant au niveau de l'entretien qu'à celui de l'exploitation.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Remplacement	99	109	54	80	56	100	498
Ajout	-	300	51*	32*	44*	38*	465
Total	99	409	105	112	100	138	963

* En option

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Le maintien du parc en bon état (âge moyen autour de 8 ans);
- L'amélioration du service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- La réduction des émissions de GES;
- L'approfondissement de nos connaissances et l'acquisition d'une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	22,5	98,6	493,0	134,3	147,9	140,7	193,1	0,1	-	-	-	-	1 230,2	1 207,7
Non Capitalisable	0,0	1,6	6,5	1,7	1,4	1,3	1,8	-	-	-	-	-	14,3	14,3
Total	22,5	100,3	499,5	135,9	149,2	141,9	195,0	0,1	-	-	-	-	1 244,5	1 222,0
Financement														
Gouvernement provincial	9,0	51,2	381,8	111,1	122,8	117,3	162,0	-	-	-	-	-	955,3	946,3
Gouvernement fédéral	10,3	31,7	32,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74,6	64,2
Agglomération de Montréal	0,1	4,2	60,3	19,0	21,0	20,0	27,7	-	-	-	-	-	152,3	152,2
STM	3,0	13,1	24,9	5,8	5,4	4,6	5,3	0,1	-	-	-	-	62,3	59,3
Total	22,5	100,3	499,5	135,9	149,2	141,9	195,0	0,1	-	-	-	-	1 244,5	1 222,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

95%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
5002098, 5002098-99 / R-120 / 154-15-1030
154-12-1114/154-16-7109/154-15-1030
154-16-7109 /154-16-7610 /154-16-7611
154-17-7305

Programmes d'aide

SOFIL 3 Dette, PAFFITC, PAGTCP – 50 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de bus hybrides 12 mètres 2012-2017

De 2016 à 2019, la STM procédera à l'acquisition de 309 autobus hybrides de 12 mètres. Ces autobus 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. L'énergie cinétique, lors du ralentissement de l'autobus, est récupérée en énergie électrique au niveau de la batterie. De plus, lors de l'ouverture des portes ou si l'autobus est immobile plus de 3 minutes, le moteur diesel est automatiquement éteint.

Ces autobus seront munis d'un système hybride ou électrique, d'un système de perception des titres et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ils seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

Le projet comportera aussi un volet intégration des autobus tant au niveau de l'entretien qu'à celui de l'exploitation.

Nombre de bus	2016	2017	2018	2019	Total
Remplacement	-	74	125	26	225
Ajout	51	33	-	-	84
Total	51	107	125	26	309

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Le maintien du parc en bon état (âge moyen autour de 8 ans);
- L'amélioration du service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- La réduction des émissions de GES;
- La maturité des pratiques en accessibilité universelle;
- L'approfondissement de nos connaissances et l'acquisition d'une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	265,5	20,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	286,1	20,6
Non Capitalisable	3,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	0,7
Total	268,8	20,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,1	21,3
Financement														
Gouvernement provincial	141,1	12,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153,2	12,1
Gouvernement fédéral	81,4	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88,6	7,2
Agglomération de Montréal	13,2	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	1,6
STM	33,0	0,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,4	0,4
Total	268,8	20,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290,1	21,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

88 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-03

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201808 / R-183 / 154-45-7353

Programme d'aide
PAGTCP – 87 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouveau

Centre de transport – Est de Montréal

Afin de permettre d'intégrer et d'exploiter 300 nouveaux bus à partir de 2020 dans le réseau de la STM, des modifications et ajouts d'infrastructures sont nécessaires considérant qu'à l'exception du garage Stinson, tous les autres centres de transport sont utilisés à pleine capacité. Le projet Centre de transport - Est de Montréal s'inscrit parmi les actions permettant de mener à bien cet objectif.

Le devancement de la construction d'un nouveau centre de transport pour l'est de Montréal est requis en complément à la stratégie de gestion des espaces de remisage. Il permettra à la STM d'entreprendre l'électrification du parc d'autobus ainsi que la reprise de la croissance du parc de véhicules.

Le projet consiste à construire un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 autobus équivalents à propulsion hybride et électrique ainsi qu'à aménager un stationnement de 300 cases. Le projet prévoit les aires intérieures et extérieures de remisage des autobus, de circulation ainsi que les accès au site. Les baies multifonctions requises pour l'entretien des autobus, les entrepôts, les espaces extérieurs pour les réservoirs et les livraisons, les salles mécaniques et électriques ainsi que les espaces administratifs requis pour l'exploitation d'un centre de transport sont également prévus. Finalement, le projet vise une certification LEED Or.

BÉNÉFICES

- Offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- Permettre l'électrification éventuelle du réseau Bus;

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	4,8	29,5	125,8	188,0	17,5	-	-	-	-	-	-	-	365,7	360,9
Non Capitalisable	-	0,2	1,6	2,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	4,5	4,5
Total	4,8	29,8	127,4	190,3	18,0	-	-	-	-	-	-	-	370,2	365,5
Financement														
Gouvernement provincial	4,2	25,7	109,5	163,6	15,3	-	-	-	-	-	-	-	318,2	314,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,6	4,1	17,9	26,8	2,7	-	-	-	-	-	-	-	52,1	51,5
Total	4,8	29,8	127,4	190,3	18,0	-	-	-	-	-	-	-	370,2	365,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													86 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-04

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

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie

Construit en 1948, le complexe Crémazie est un atelier destiné principalement aux activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Il faut effectuer 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 de l'adapter aux besoins d'entretien actuels et futurs en fonction des nouvelles technologies (bus articulés, hybrides, électriques, trolleybus).

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

Le complexe Crémazie ne peut cesser ses opérations. Ainsi, sa reconstruction se déroulera en trois phases et se terminera en avril 2021. 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 favorisera la mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	116,9	48,4	32,3	26,6	32,5	-	-	-	-	-	-	-	256,6	139,7
Non Capitalisable	3,0	1,1	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	3,3
Total	119,9	49,5	33,3	27,8	32,5	-	-	-	-	-	-	-	262,9	143,0
Financement														
Gouvernement provincial	44,1	16,6	10,5	8,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	90,4	46,3
Gouvernement fédéral	59,1	25,0	16,9	13,8	17,0	-	-	-	-	-	-	-	131,8	72,7
Agglomération de Montréal	5,2	5,4	4,8	4,0	4,9	-	-	-	-	-	-	-	24,2	19,0
STM	11,6	2,4	1,1	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	4,9
Total	119,9	49,5	33,3	27,8	32,5	-	-	-	-	-	-	-	262,9	143,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													94 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie – phase de maintien 2013-2019

Le projet consiste en travaux pour maintenir l'offre de service et garder les lieux sécuritaires, et ce, pendant la reconstruction du complexe Crémazie.

Ce projet vise les livrables suivants :

- 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-
Non Capitalisable	3,6	1,9	2,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	9,9	6,3
Total	4,9	1,9	2,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	6,3
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,9	1,9	2,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	6,3
Total	4,9	1,9	2,0	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	6,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-06

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
529994 / R-170 / 154-15-7354 / 154-16-7655

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau centre de transport Bellechasse

Ce nouveau bâtiment de nouvelle génération, d'une superficie totale de 59 936 m² répartis sur trois étages, servira à l'exploitation ainsi qu'à la location d'espaces à bureaux et commerciaux.

Il remplacera le centre de transport actuel Saint-Denis, construit en 1958, qui a atteint sa fin de vie utile. Même avec un programme d'entretien pour maintenir ou le rénover, ce dernier ne serait plus capable de soutenir l'entretien de la flotte, en bonne partie, en raison du remplacement éventuel des véhicules au diesel.

Ce centre de transport pourra accueillir jusqu'à 207 autobus. Certains aménagements de base seront prévus de façon à accueillir des nouvelles technologies et par conséquent, permettre l'entretien de tous les types de véhicules (standards, hybrides et électriques). Ce concept de bâtiment multi étagé avec circulation intérieure réduira également le bruit dans le quartier et inclura une annexe séparée pour les services de Prévention d'incendie et Revenus voyageurs.

La STM vise pour ce nouveau bâtiment la certification LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design), une des plus élevées de l'industrie, en lien avec les objectifs du développement durable. Ce nouveau centre contribuera au plan d'électrification du gouvernement du Québec en permettant d'accueillir des bus électriques.

Le nouveau centre améliorera les conditions de travail et contribuera à améliorer la qualité de vie du secteur.

L'ouverture du centre est prévue pour 2022.

BÉNÉFICES

- Un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- Une économie d'énergie de près de 60 %;
- Une réduction d'émission des GES de 60 %;
- Des revenus liés à la location d'espaces.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	10,0	20,3	83,1	86,9	28,4	18,8	-	-	-	-	-	-	247,5	237,5
Non Capitalisable	1,2	0,3	1,3	2,9	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	6,7	5,5
Total	11,2	20,6	84,4	89,8	29,1	19,1	-	-	-	-	-	-	254,2	243,0
Financement														
Gouvernement provincial	6,3	12,8	61,7	65,0	19,9	14,0	-	-	-	-	-	-	179,7	173,4
Gouvernement fédéral	1,2	3,1	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	3,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,7	4,8	22,0	24,8	9,1	5,0	-	-	-	-	-	-	69,5	65,8
Total	11,2	20,6	84,4	89,8	29,1	19,1	-	-	-	-	-	-	254,2	243,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-07

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201809/R-183-B / 154-18-7315

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouveau

Agrandissement de 3 centres de transport

Le réseau d'autobus actuel comprend 222 lignes et 1 808 bus (bus hybrides, articulés, et électriques). Pour faire suite à l'autorisation d'acquérir 300 bus supplémentaires, il est nécessaire de prévoir l'intégration de ces bus en termes de stationnement, d'exploitation et d'entretien. À l'exception de Stinson, tous les centres de transport sont utilisés à pleine capacité selon les modalités d'exploitation actuelles.

Le projet d'agrandissement des centres de transport Anjou, Legendre et Saint-Laurent permettra d'accueillir 160 bus et consiste à créer :

- Une extension de l'aire de stationnement des bus, des locaux du personnel et des équipements associés;
- Une extension de l'aire d'entretien des bus, des locaux et des équipements associés.

Ce projet inclura également la mise en place de mesures transitoires permettant de réaliser les travaux de construction tout en assurant le maintien des activités d'exploitation, et ce, dans les meilleures conditions de sécurité.

Une livraison progressive est prévue à partir de 2020.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- D'effectuer l'électrification éventuelle du réseau des bus.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	2,3	73,3	60,7	26,3	-	-	-	-	-	-	-	-	162,6	160,3
Non Capitalisable	0,1	1,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Total	2,4	74,5	61,4	26,3	-	-	-	-	-	-	-	-	164,6	162,2
Financement														
Gouvernement provincial	0,8	23,9	19,8	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	53,0	52,2
Gouvernement fédéral	1,2	38,5	31,8	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	85,2	84,0
Agglomération de Montréal	0,3	11,0	9,1	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	24,4	24,0
STM	0,1	1,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Total	2,4	74,5	61,4	26,3	-	-	-	-	-	-	-	-	164,6	162,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-08

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

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et 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 1 800 bus par une coordination et un ajustement en temps réel du service bus en fonction des perturbations impactant les déplacements de la clientèle (chantiers, détours, etc.).

D'autre part, ce système permettra d'informer la clientèle des changements affectant ses déplacements en temps réel, qu'il s'agisse de l'heure réelle de passage d'un bus, de perturbations de service (congestion, arrêts annulés, etc.), de trajets alternatifs, du nom du prochain arrêt et d'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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	139,5	9,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,8	10,3
Non Capitalisable	5,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	0,0
Total	144,9	9,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,2	10,3
Financement														
Gouvernement provincial	4,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	0,3
Gouvernement fédéral	113,8	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	121,5	7,7
Agglomération de Montréal	20,8	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,2	1,4
STM	6,3	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2	0,9
Total	144,9	9,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,2	10,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													95 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

350001 / CA-113 / 154-00-1169 / 154-13-0306 /
154-18-7202 / 154-18-7205 / 154-18-7206 / 154-18-7207 /
154-18-7208 / 154-18-7209

Programmes d'aide

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

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter des mesures préférentielles pour bus 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 traduiront par une amélioration de la ponctualité et une diminution des temps de parcours des bus pour ainsi offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport collectif par rapport à l'automobile.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	28,7	7,3	2,9	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	79,0	32,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	28,7	7,3	2,9	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	79,0	32,4
Financement														
Gouvernement provincial	21,1	5,7	2,1	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	12,8	53,1	19,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	7,6	1,6	0,8	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	5,1	26,0	13,3
Total	28,7	7,3	2,9	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	17,9	79,0	32,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION														67 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850044-2 / R-173 / 154-18-7344

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Vision chaîne d'approvisionnement et RDA

Depuis quelques années, la STM s'est engagée à améliorer sa performance opérationnelle et l'expérience client, notamment en ce qui concerne la réduction du taux d'immobiles bus et le contrôle de ses inventaires et de ses coûts d'exploitation. Le présent programme d'optimisation des processus de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication des pièces fait donc partie intégrante de cet engagement de « Rendre disponibles les véhicules, les équipes et les systèmes d'exploitation ».

Certaines limitations, dont le manque de visibilité sur les inventaires ainsi que la difficulté à planifier la demande, créent des ruptures de stock et des délais d'entretien de bus et de reconditionnement de pièces élevés, ce qui produit un taux d'immobiles de bus élevé et nuit à l'offre de service bus.

Dans ce contexte, la STM a lancé ce programme de transformation organisationnelle de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication. Cette transformation lui permettra d'opérer adéquatement et d'assurer un service approprié à ses clients.

Ce projet vise la révision et l'intégration des processus de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication des pièces de la STM pour les aligner sur les meilleures pratiques de l'industrie tout en rationalisant et en harmonisant le paysage applicatif autour d'une plateforme performante et évolutive.

BÉNÉFICES

Les principaux bénéfices de ce projet sont :

- De réduire le taux d'immobiles ce qui permettra d'améliorer l'offre de service à la clientèle;
- De demeurer compétitifs dans l'exploitation des autobus, compte tenu de la croissance, de la perte d'expertise due aux départs à la retraite et de la complexification des technologies bus;
- D'assurer une gestion de la désuétude des outils technologiques qui sont déjà en fin de vie utile.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	16,4	22,1	13,2	22,1	-	-	-	-	-	-	-	-	73,8	57,4
Non Capitalisable	0,6	1,2	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	1,6
Total	17,0	23,3	13,2	22,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	59,0
Financement														
Gouvernement provincial	5,1	7,1	4,0	6,5	-	-	-	-	-	-	-	-	22,7	17,6
Gouvernement fédéral	8,2	11,4	6,4	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	36,5	28,3
Agglomération de Montréal	2,4	3,3	1,8	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	10,4	8,1
STM	1,3	1,7	0,9	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	5,0
Total	17,0	23,3	13,2	22,5	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	59,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

92 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
IFR-03177 / R-166 / 154-16-7618

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 les suivants :

- 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	14,3	4,4	14,5	20,3	-	-	-	-	-	-	-	-	53,6	39,3
Non Capitalisable	0,1	0,1	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,4
Total	14,4	4,6	14,8	20,4	-	-	-	-	-	-	-	-	54,1	39,7
Financement														
Gouvernement provincial	3,5	1,0	4,3	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	11,5
Gouvernement fédéral	5,3	1,6	6,9	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	18,4
Agglomération de Montréal	1,3	0,4	2,0	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	5,3
STM	4,3	1,6	1,7	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	8,8	4,6
Total	14,4	4,6	14,8	20,4	-	-	-	-	-	-	-	-	54,1	39,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													84 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
500305 / R-172 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Remplacement des véhicules de service – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2018 à 2022, l'acquisition de 236 véhicules pour l'ensemble des activités de la STM. De ce nombre, 200 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 36 serviront à combler de nouveaux besoins. La STM, étant également soucieuse du développement durable, prévoit l'achat de véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

Le projet prévoit également des investissements pour le maquillage et l'aménagement intérieur des véhicules, la télémétrie, l'outillage, les équipements d'entretien, les infrastructures électriques, la vigie technologique et la gestion du projet et de la mise en œuvre.

Nombre de véhicules à acquérir	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	27	72	65	20	16	200
Addition	14	7	1	0	14	36
Total	41	79	66	20	30	236

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De maintenir en bon état les actifs du parc des véhicules.
- De réduire les émissions de GES grâce à l'électrification de véhicules.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	4,5	9,9	6,3	3,3	5,0	-	-	-	-	-	-	-	28,9	24,5
Non Capitalisable	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	4,5	10,0	6,3	3,3	5,0	-	-	-	-	-	-	-	29,2	24,7
Financement														
Gouvernement provincial	1,3	2,9	1,8	0,9	1,5	-	-	-	-	-	-	-	8,4	7,1
Gouvernement fédéral	2,0	4,7	2,9	1,5	2,4	-	-	-	-	-	-	-	13,5	11,5
Agglomération de Montréal	0,6	1,4	0,8	0,4	0,7	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,3
STM	0,6	1,0	0,9	0,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-	3,4	2,8
Total	4,5	10,0	6,3	3,3	5,0	-	-	-	-	-	-	-	29,2	24,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

88 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

562124-00 / R-002-A / 154-11-0902 /154-12-0295
/154-12-0296

Programmes d'aide

SOFIL 2 Comptant, SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

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 2019, 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	23,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,7	0,3
Non Capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
Financement														
Gouvernement provincial	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,0
Gouvernement fédéral	14,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,2	0,2
Agglomération de Montréal	2,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	0,0
STM	6,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	-
Total	23,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	0,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													72 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-14

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201806 / R-182-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Réfection de la toiture du centre de transport St-Denis

Le projet Nouveau centre de transport Bellechasse a été autorisé en décembre 2017. Ce projet vise le remplacement du centre de transport St-Denis qui est en fin de vie utile. La mise en service du nouveau centre de transport Bellechasse est prévue en 2022. D'ici là, le centre de transport St-Denis doit assurer l'exploitation et l'entretien de 180 bus. Ce besoin est accentué avec la mise en service de la stratégie d'augmentation du parc de la STM de 300 autobus. La toiture du centre de transport Saint-Denis qui a été refaite en 1992 a atteint sa fin de vie utile.

Ce projet de réfection de la toiture vise donc à maintenir les activités du centre de transport St-Denis en toute sécurité jusqu'à la mise en service du centre de transport Bellechasse prévue en 2022.

La solution retenue est la réfection du système de couverture, dont le remplacement complet des dalles par un pontage d'acier. Les éléments mécaniques et de ventilation au toit doivent également être reconfigurés afin d'assurer une distribution adéquate d'air pour les opérations. Finalement, les gicleurs et des portions de la distribution électrique devront être remis en état afin d'alimenter les nouveaux équipements mécaniques au toit.

BÉNÉFICES

- Offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- Assurer un environnement de travail sécuritaire et performant aux employés;
- Maintenir le niveau de service attendu par les clients.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	1,3	15,5	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,1	17,8
Non Capitalisable	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Total	1,3	15,8	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	18,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,3	15,8	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	18,1
Total	1,3	15,8	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,4	18,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-15

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201606 / R-171 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Évolution solution validation bus

Le projet consiste à ajouter des valideurs aux portes arrière des bus articulés et à remplacer les lecteurs de cartes intégrés aux boîtes de perception actuelles par des valideurs externes plus performants.

Déployés il y a une dizaine d'années, les lecteurs de carte actuels présentent une problématique concernant la vitesse de lecture des cartes et leur configuration technologique ne permet pas l'ajout de valideurs aux portes arrière. Le projet de mise à niveau permettra non seulement de régler ces enjeux, mais offrira des opportunités pour l'adoption de nouvelles technologies et assurera le maintien du niveau de sécurité du système de perception.

BÉNÉFICES

Par ce projet, la STM souhaite améliorer l'expérience client en accélérant la fluidité et le débit d'embarquement, permettre l'évolution du système vers de nouvelles technologies et améliorer l'accessibilité universelle grâce, notamment, à des équipements mieux localisés et aux écrans d'affichage plus grands. Ainsi, les bénéfices mesurés du projet sont l'amélioration du temps de parcours dans le réseau des autobus et la réduction des pertes potentielles de revenus découlant de la non-validation lors de l'embarquement par les portes arrière.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	2,4	8,5	5,7	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	14,2
Non Capitalisable	-	0,5	0,5	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	1,7
Total	2,4	9,0	6,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	15,9
Financement														
Gouvernement provincial	0,7	2,6	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,9	4,2
Gouvernement fédéral	1,1	4,2	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	6,8
Agglomération de Montréal	0,3	1,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	1,9
STM	0,3	1,0	1,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	3,0
Total	2,4	9,0	6,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	15,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													82 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-16

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
851201 / CA-113 – SR / 154-14-7130

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Service Rapide par Bus (SRB) – Sauvé /Côte-Vertu

Ce projet consiste à implanter un Système Rapide par Bus (SRB), utilisé exclusivement par des bus sur l'axe Sauvé / Côte-Vertu. Ce système sera en fonction 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Le tronçon de 4,7 km du SRB Sauvé / Côte-Vertu commence à la station de métro Côte-Vertu et se termine à la station de métro Sauvé, en passant sur le boulevard de la Côte-Vertu et la rue Sauvé. Le projet comprend l'implantation en rive d'une voie réservée, la mise en place de feux prioritaires aux carrefours, la bonification des arrêts d'embarquement et de débarquement (info client, etc.) et l'insertion de mesures pour augmenter la sécurité de l'axe.

BÉNÉFICES

Le projet améliorera la qualité du service et la fiabilité du réseau de bus. Les retombées de ces mesures se traduisent par une diminution du temps de déplacement des clients sur l'axe Sauvé / Côte-Vertu, qui constitue un des axes les plus achalandés sur le réseau de la STM, ainsi qu'une augmentation de la régularité dans les horaires des bus.

<i>(en millions de dollars)</i>	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,9	4,5	4,4	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	14,9
Non Capitalisable	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	0,9	4,5	4,4	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	15,0
Financement														
Gouvernement provincial	0,5	3,1	3,0	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	10,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,5	1,4	1,4	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	4,9
Total	0,9	4,5	4,4	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	15,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													66 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-17

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
ING.14.00.01 / R-846-A / 1220-2013

Programme d'aide
DÉCRET

Catégorie de portefeuille
Amélioration et 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 ont été mis en service sur la ligne 36 Monk dans le cadre de ce projet au cours de 2017.

En date du juin 2018, nos trois bus ont parcouru plus de 95 000 km sur la ligne 36 et effectué plus de 8800 recharges rapides aux terminus. Cela représente une réduction de 113 tonnes de gaz à effet de serre soit l'équivalent de 500 000 km parcourus en auto.

BÉNÉFICES

Le « virage électrique » entrepris est un choix de développement durable par la réduction des gaz à effet de serre et de la pollution sonore. La STM vise l'objectif « zéro émission » pour 2040.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	9,4	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	1,5
Non Capitalisable	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,1
Total	10,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	1,6
Financement														
Gouvernement provincial	9,4	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,9	1,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,1
Total	10,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,6	1,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													94 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-18

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201801 / R-188 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Acquisition d'équipements de production – phase 2

La livraison d'un service fiable afin d'améliorer l'expérience client est au coeur du plan stratégique opérationnel 2025 de la STM. L'entretien majeur des autobus de façon fiable, sécuritaire et efficace contribue à l'atteinte de cet objectif.

Ce projet vise à mettre sur pied un programme d'acquisition d'équipements afin :

- De remplacer certains équipements de production ayant atteint leur fin de vie utile avant qu'il ne devienne impossible d'obtenir les pièces requises à leur maintien en service;
- D'acquérir et d'installer des nouveaux équipements permettant d'améliorer l'efficacité des processus de fabrication existants en termes de qualité et de délais.

BÉNÉFICES

Ce projet permet :

- La réduction des temps de cycle de réparation (diminution des reprises et réduction des ruptures de stock);
- L'amélioration du MDBF (Mean Distance Between Failures) grâce à une fiabilité accrue des systèmes qui réduira les interventions curatives;
- L'élimination des coûts récurrents associés aux tests effectués à l'externe;
- La mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,1	0,3	0,5	3,8	3,8	1,9	-	-	-	-	-	-	10,4	10,3
Non Capitalisable	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	0,1	0,3	0,5	3,9	3,8	1,9	-	-	-	-	-	-	10,5	10,4
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	0,1	1,2	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
Gouvernement fédéral	-	-	0,1	1,7	1,7	0,8	-	-	-	-	-	-	4,4	4,4
Agglomération de Montréal	-	0,1	0,0	0,5	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	1,3	1,3
STM	0,1	0,2	0,3	0,5	0,4	0,3	-	-	-	-	-	-	1,8	1,7
Total	0,1	0,3	0,5	3,9	3,8	1,9	-	-	-	-	-	-	10,5	10,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													83 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-19

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 2020. Ainsi, ce programme vise à regrouper la réfection des dalles et du pavage des centres de transport, des garages, des centres d'attache et des ateliers, des stations de métro, des boucles et des terminus de bus, des stationnements, ainsi que des bâtiments administratifs de la STM. La stratégie de réalisation de ce projet repose sur l'intervention en mode planifié, avec la mise en place de mesures transitoires pour minimiser l'impact sur l'exploitation des bus et des sites.

Les objectifs du programme sont :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise :

- La 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	7,4	0,6	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,3	2,9
Non Capitalisable	0,1	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	7,5	0,6	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	3,0
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	7,5	0,6	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	3,0
Total	7,5	0,6	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	3,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

0%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-20

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201811 / R-184 / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Nouveau

Complexe immobilier Frontenac

En 2015, la STM a mandaté sa filiale Transgesco afin de la représenter auprès de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) dans le cadre d'un projet de mise en valeur d'un terrain, notamment pour la réalisation d'unités d'habitation, d'unités de logement social, d'unités d'habitation abordables, d'espaces à bureaux et de stationnements. La STM est propriétaire du terrain, qui est présentement utilisé comme stationnement pour les employés du centre de transport Frontenac.

Ce projet vise donc à valoriser le stationnement Frontenac. Il consiste à construire un immeuble de 298 unités d'habitation incluant des unités privées, des unités sociales et abordables.

La STM bénéficiera quant à elle, d'un espace de bureaux et de stationnements intérieurs.

BÉNÉFICES

Ce projet permet :

- La création de revenus de location d'espaces à bureau;
- L'ajout de revenus du programme Accès condos;
- La constitution d'actifs immobiliers;
- La revitalisation d'un secteur de la ville avec des logements abordables orientés vers le transport en commun.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,5	0,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,5	0,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,5	0,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,9
Total	0,5	0,3	8,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION														0%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-21

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

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	5,4	1,1	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,2	2,8
Non Capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	5,4	1,2	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	2,8
Financement														
Gouvernement provincial	1,3	0,3	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	0,8
Gouvernement fédéral	2,1	0,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	1,2
Agglomération de Montréal	0,6	0,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,4
STM	1,4	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	0,4
Total	5,4	1,2	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	2,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-22

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

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 fournis 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	2,8	2,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	4,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	2,8	2,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	4,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,7	0,7	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	1,2
Gouvernement fédéral	1,2	1,1	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	1,9
Agglomération de Montréal	0,3	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,6
STM	0,5	0,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	0,6
Total	2,8	2,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	4,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

84 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-23

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
851203 / R-142 / 154-11-0375

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

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.

Initialement, seulement 20 % du parc était 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-08. 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 permettra une amélioration de l'offre de service.

<i>(en millions de dollars)</i>	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	5,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	5,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,6
Financement														
Gouvernement provincial	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Gouvernement fédéral	4,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	0,5
Agglomération de Montréal	0,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,1
STM	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	-
Total	5,9	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													89 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-24

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
500310 / R-176 / 154-17-7312

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Acquisition bus électriques 9 mètres

Selon le PSO 2025, le remplacement progressif des bus diesel par des bus hybrides permettra, au plus tard d'ici 2025, de faire passer la proportion de déplacements ayant recours à l'électricité à la STM de 69,5 % à 88,6 %. L'entreprise désire toutefois aller plus loin et prévoit acheter uniquement des bus électriques au plus tard en 2025 avec les meilleures technologies possibles.

Ce projet consiste à réaliser un pilote avec l'acquisition de 4 bus électriques 9 mètres (Midibus) pour le remplacement de 4 minibus urbains actuellement en utilisation. Ces 4 bus électriques seront en utilisation réelle afin de nous permettre d'acquérir une expérience terrain et ainsi mesurer les impacts sur les différents processus de planification, d'exploitation et d'entretien, à partir d'une infrastructure à recharge garage au centre de transport St-Laurent.

La réalisation de ce projet pilote mobilisateur aidera grandement à obtenir les réponses aux nombreuses questions encore non résolues dans le domaine de la planification du service, de son exploitation et de l'entretien d'un bus électrique à recharge garage.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- La réduction des émissions de GES;
- La diminution de la consommation de diesel;
- L'accroissement du sentiment de sécurité et du déploiement de l'accessibilité universelle;
- La poursuite de l'électrification du réseau et ainsi agir comme chef de file en mobilité durable;
- Contribuer à la mobilisation des employés en impliquant plusieurs parties prenantes.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,9	4,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	5,3
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	1,0	4,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	5,3
Financement														
Gouvernement provincial	0,1	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	1,5
Gouvernement fédéral	0,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	1,6
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,8	1,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,1
Total	1,0	4,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	5,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

53%

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-25

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201810 / R-182-B / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Garage temporaire 380 Stinson

Considérant l'arrivée des 300 nouveaux bus dans son réseau dès 2020 et de la réalisation de travaux majeurs prévus au centre de transport St-Denis en 2019 nécessitant la relocalisation des bus vers d'autres centres de transports, la STM doit se doter d'installations temporaires. L'immeuble du 380 Stinson, situé à proximité du centre de transport Stinson, a été retenu comme l'une des solutions permettant d'aménager temporairement une cinquantaine d'espaces de stationnement à court terme.

Des modifications aux infrastructures de l'immeuble doivent toutefois être apportées pour y permettre l'usage prévu. Les travaux consistent notamment à aménager une rampe d'accès, installer des portes de garage, ajouter de la ventilation, augmenter l'éclairage, installer des composantes d'alarme incendie et aménager des postes administratifs.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De maintenir le niveau de service attendu par les clients;
- Offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	1,9	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	0,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	1,4	1,4
Total	1,9	0,7	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	4,0	2,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,9	0,7	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	4,0	2,1
Total	1,9	0,7	-	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-	4,0	2,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION														0 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-26

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
520210 / R-081 / 154-11-0524

Programmes d'aide
SOFIL 2 Comptant, SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Remplacement ou réfection des équipements de production

Des équipements de production sont requis pour la fabrication ou le réusinage de pièces d'autobus. Présentement, ils sont utilisés au-delà de leur durée de vie utile et il est difficile d'obtenir les pièces nécessaires à leur maintien en service. Pour pallier ce manque de pièces, il faut procéder à de fréquentes réparations et parfois même, mettre certains équipements hors d'usage, ce qui occasionne des retards dans la production ainsi que des coûts supplémentaires.

Ce projet vise le remplacement d'équipements de production en fin de vie utile au complexe Crémazie et aux ateliers des pneus et des véhicules de service.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra:

- D'augmenter la capacité des équipements.
- D'augmenter la quantité et de la qualité des pièces produites.
- D'augmenter la mobilisation des employés due à l'installation d'équipements plus fiables et performants.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	1,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	1,0
Non Capitalisable	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	1,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	1,0
Financement														
Gouvernement provincial	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,3
Gouvernement fédéral	0,8	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	0,5
Agglomération de Montréal	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,1
STM	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-
Total	1,9	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	1,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													79 %	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2018

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 132 édicules
846	Voitures de métro : 423 Voitures MR-73 (mises en service en 1976) 423 (47 trains) Voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
1	Laveur de voitures de métro
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
39	Ascenseurs répartis dans 14 stations, dont 11 complètement accessibles
106	Œuvres d'art
88	Postes de ventilation mécanique (158 ventilateurs)
4	Ventilateurs jet
144	Puits de ventilation naturelle
483	Pompes
7	Postes de district
67	Postes de redressement
187	Postes secondaires de distribution

336	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
208	Appareils de voie
456	Câblage : 324 km de câblage 12 / 25 kVca 132 km de câblage 750 Vcc
30	Locotracteurs et draines
27	Véhicules de travaux spécialisés
67	Plates-formes ferroviaires
12	Équipements embarqués pour travaux
60	Attelages pour véhicules et plates-formes de travaux

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

806	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
192	Distributrices automatiques de titres
114	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (changeurs)
13	Stations offrant le service après-vente : 1 Centre de service à la clientèle (Berri-UQAM) 9 Espace client 3 Points de service à la clientèle

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2019 à 2028, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 51 % des investissements totaux autorisés, soit 2,7 milliards de dollars.

En plus de terminer, dès 2018, l'acquisition des 54 trains AZUR, la STM a autorisé l'acquisition de 17 nouveaux trains AZUR (en remplacement du même nombre de trains MR-73) qui portera ainsi sa flotte à 71 trains d'ici 2021. Ces nouvelles voitures 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.

La STM poursuit ses investissements afin de prolonger la durée de vie des voitures MR-73 qui seront exploitées jusqu'en 2036 afin de maintenir un service de qualité à la clientèle du métro.

Le projet Garage Côte-Vertu quant à lui, permettra d'héberger dix trains supplémentaires et constitue un des éléments pour réduire à deux minutes l'intervalle entre deux trains sur la ligne orange en heure de pointe.

Consacrant une somme de 213 millions de dollars pour la phase 1 du programme Accessibilité, 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. Conformément aux orientations du Plan stratégique 2025, il est prévu qu'un total de 41 stations soient rendues universellement accessibles à la fin 2025.

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.

Le projet de prolongement de la ligne Bleue de Saint-Michel à Anjou, permettra l'ajout de 5 stations universellement accessibles (5,8 km), d'un terminus d'autobus et de stationnements incitatifs dans le secteur est de Montréal. Une première somme de 365 millions de dollars est déjà autorisée afin de mener à bien la première phase du projet qui vise, entre autres, la complétion du dossier d'affaires et l'acquisition de terrains et immeubles pour la réalisation de ce projet d'envergure.

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 répondre aux besoins de sa clientèle, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui injecteront près de 823 millions de dollars au cours des 5 prochaines années.

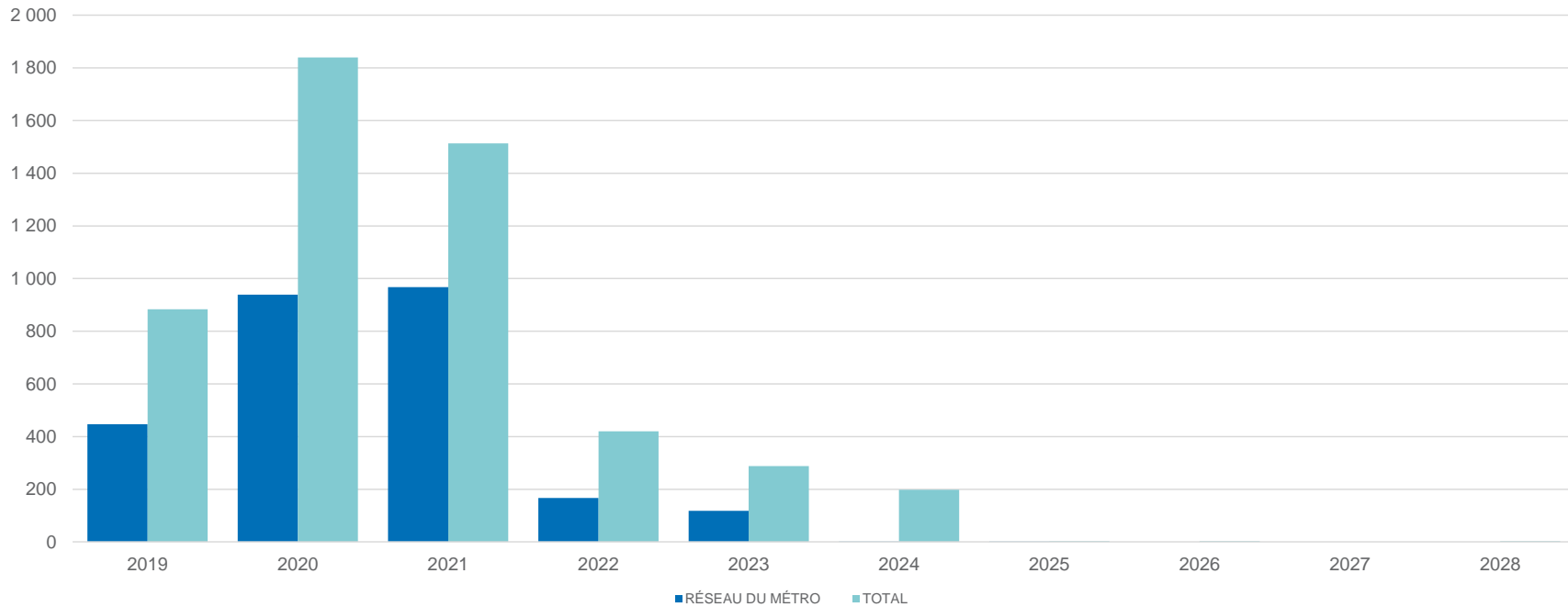
Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre de ses programmes de rénovation du métro et dans un souci constant d'optimisation, la STM compte agrandir le centre d'attachement Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Une somme de 51 millions de dollars est prévue au cours des quatre prochaines années.

Finalement, 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.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DU MÉTRO PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX (en millions de dollars)



Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO

AUTORISÉS		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2019-2028
MET-01	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 677,9	10,8	98,5	85,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,7	194,8
MET-02	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels Nouveau	51,7	44,6	298,4	162,1	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	581,7	530,0
MET-03	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	196,4	6,3	12,0	46,9	-	-	-	-	-	-	-	-	261,6	65,2
MET-04	Réno-Systèmes - phase 3	413,1	27,2	25,9	18,6	15,1	-	-	-	-	-	-	-	500,0	86,9
MET-05	Réno-Systèmes - phase 4	102,4	97,8	121,1	124,7	69,9	66,5	-	-	-	-	-	-	582,5	480,1
MET-06	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	18,7	24,6	66,9	59,3	36,8	6,5	-	-	-	-	-	-	212,7	194,0
MET-07	Réno-Infrastructures - phase 1	217,4	12,5	5,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	22,2
MET-08	Réno-Infrastructures - phase 2	69,8	58,2	69,5	54,1	25,5	26,2	-	-	-	-	-	-	303,3	233,5
MET-09	Garage Côte-Vertu	155,6	76,2	121,9	64,3	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	262,4
MET-10	Prolongement de la ligne Bleue Nouveau	3,3	14,5	25,6	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	364,9	361,6
MET-11	Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
MET-12	Prolongation de la durée de vie des MR73	28,1	18,3	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	40,9
MET-13	Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	86,5	0,1	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	2,9
MET-14	Agrandissement du centre d'attachement Viau	3,5	10,0	18,5	10,8	11,7	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,0
MET-15	Capacité électrique du poste de district Legendre	6,7	13,6	11,9	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	38,4
MET-16	Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	35,9	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	1,3
MET-17	Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	6,9	3,5	2,1	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	14,9	8,0
MET-18	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	3,0	7,7	3,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	11,4
MET-19	Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	3,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,9
MET-20	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,8	1,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	2,6
MET-21	Laveur de bogie et pièces métro Nouveau	0,1	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
MET-22	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6
MET-23	Tour Grande révision: réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale	0,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,0
TOTAL - AUTORISÉS		3 113,3	447,0	938,8	967,4	166,7	117,7	0,1	0,1	-	-	-	-	5 751,1	2 637,8

Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
	et avant	et après											Projet	2019-2028
Prolongement de la ligne Bleue - réalisation	-	-	-	589,6	589,6	589,6	589,6	589,6	589,6	-	-	-	3 537,5	3 537,5
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	-	-	2,0	5,0	30,4	30,4	33,8	33,8	98,8	-	-	-	234,0	234,0
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV	-	0,4	6,7	3,9	22,1	16,2	15,7	17,3	6,9	4,3	3,4	-	96,8	96,8
PEPTI du Métro	0,1	4,9	10,0	10,0	10,0	10,0	-	-	-	-	-	-	45,0	44,9
Distributrices de monnaie dans les loges	-	0,3	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0
TOTAL - DÉFINITION	0,1	5,6	19,2	608,7	652,0	646,1	639,1	640,6	695,2	4,3	3,4	-	3 914,4	3 914,2
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
	et avant	et après											Projet	2019-2028
Réno-systèmes - phase 6	-	-	-	-	-	-	1,0	60,0	240,0	290,0	240,0	169,0	1 000,0	831,0
Réno-Systèmes - phase 5	-	-	10,0	50,0	160,0	205,0	205,0	170,0	-	-	-	-	800,0	800,0
Réno-Infrastructures - phase 3	-	-	3,1	25,3	60,5	90,5	110,8	110,5	70,5	32,3	-	-	503,3	503,3
Réno-Infrastructures - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	3,0	25,0	60,0	90,0	322,0	500,0	178,0
Portes palières sur la ligne Orange	-	-	3,0	5,0	8,0	50,2	94,3	137,7	124,2	-	-	-	422,3	422,3
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	-	-	5,5	13,3	24,3	66,2	58,7	36,7	5,3	-	-	-	210,0	210,0
Prolongement de la durée de vie des MR73 - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	2,5	1,7	60,7	67,6	6,9
Postes de ventilation mécanique 1976-1988 – Rénovation / prolongement de vie	-	0,2	0,2	0,2	1,2	5,9	5,9	5,3	5,1	4,9	-	-	28,6	28,6
2111 Berri	-	0,5	1,0	5,5	7,5	4,9	-	-	-	-	-	-	19,4	19,4
Prolongement de la durée de vie des MR73 - phase 2	-	-	-	4,7	2,4	2,2	1,5	1,7	-	-	-	-	12,5	12,5
Station Longueuil Intégration immobilière	-	-	1,0	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	5,0
Réseau du métro : remplacement de la plate-forme de lavage des radiers	-	-	0,5	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0
Garage Beaugrand Amélioration de la ventilation d'urgence	-	0,2	1,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	1,9
Station Rosemont Intégration immobilière	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
TOTAL - IDENTIFICATION	-	0,9	25,4	108,0	266,2	424,8	477,0	524,9	472,7	389,7	331,7	551,7	3 572,9	3 021,2
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	3 113,4	453,4	983,4	1 684,1	1 084,9	1 188,7	1 116,2	1 165,5	1 167,9	393,9	335,1	551,7	13 238,3	9 573,3

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-01

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR

Le projet vise l'acquisition de 54 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 et ce, en vue notamment de contribuer à l'atteinte des objectifs d'achalandage et de satisfaire les besoins reliés au futur prolongement.

	2016	2017	2018	Total
Maintien	12	19	7	38
Développement	-	3	13	16
Total	12	22	20	54

BÉNÉFICES

Les nouvelles voitures de métro peuvent accueillir plus de passagers que les voitures MR-63, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre grâce à la configuration de type « boa ». Les voitures sont également pleinement accessibles aux personnes à mobilité réduite. De plus, elles contribuent à améliorer l'expérience client grâce à leur suspension pneumatique.

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	1 663,7	10,6	98,4	85,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1 858,2	194,5
Non Capitalisable	14,2	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,5	0,3
Total	1 677,9	10,8	98,5	85,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,7	194,8
Financement														
Gouvernement provincial	1 282,3	7,8	74,2	64,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1 428,4	146,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	395,6	3,0	24,4	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	444,4	48,8
Total	1 677,9	10,8	98,5	85,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,7	194,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													75 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201819 / R-190 / En attente d'attribution

Programme d'aide

PAGTCP – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Nouveau

Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

Le projet vise l'acquisition de 17 trains additionnels en remplacement de voitures MR-73. La STM déploiera ces 17 nouveaux trains sur la ligne verte. Avec la livraison de ceux-ci, 90 % du service sur cette ligne sera assuré par les trains Azur.

En plus d'inclure l'acquisition de 17 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, l'acquisition d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet.

	2020	2021	Total
Maintien	9	8	17
Développement	-	-	-
Total	9	8	17

BÉNÉFICES

Les nouvelles voitures de métro peuvent accueillir plus de passagers que les voitures MR-73, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre.

Les voitures sont également pleinement accessibles aux personnes à mobilité réduite. 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	51,7	44,2	298,0	161,7	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	580,7	529,0
Non Capitalisable	-	0,3	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0
Total	51,7	44,6	298,4	162,1	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	581,7	530,0
Financement														
Gouvernement provincial	46,5	39,8	268,2	145,6	5,8	16,6	-	-	-	-	-	-	522,6	476,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,2	4,8	30,1	16,5	0,6	1,8	-	-	-	-	-	-	59,1	53,9
Total	51,7	44,6	298,4	162,1	6,5	18,5	-	-	-	-	-	-	581,7	530,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

90 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	192,8	6,3	11,6	46,9	-	-	-	-	-	-	-	-	257,6	64,8
Non Capitalisable	3,6	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	0,4
Total	196,4	6,3	12,0	46,9	-	-	-	-	-	-	-	-	261,6	65,2
Financement														
Gouvernement provincial	142,1	4,8	8,8	35,2	-	-	-	-	-	-	-	-	190,8	48,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	54,3	1,5	3,2	11,7	-	-	-	-	-	-	-	-	70,8	16,5
Total	196,4	6,3	12,0	46,9	-	-	-	-	-	-	-	-	261,6	65,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, FCC – 33.3 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

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 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, les équipements 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	413,1	27,2	25,9	18,6	15,1	-	-	-	-	-	-	-	500,0	86,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	413,1	27,2	25,9	18,6	15,1	-	-	-	-	-	-	-	500,0	86,9
Financement														
Gouvernement provincial	206,0	12,5	11,7	13,9	11,3	-	-	-	-	-	-	-	255,4	49,4
Gouvernement fédéral	131,3	8,9	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	142,3	11,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	75,8	5,9	12,1	4,7	3,8	-	-	-	-	-	-	-	102,3	26,6
Total	413,1	27,2	25,9	18,6	15,1	-	-	-	-	-	-	-	500,0	86,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													80 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850025/ R-149-A / 154-14-7107 / 154-16-7652

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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, les équipements 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	99,9	94,7	117,8	122,9	68,1	66,5	-	-	-	-	-	-	570,0	470,1
Non Capitalisable	2,5	3,1	3,3	1,8	1,8	-	-	-	-	-	-	-	12,5	10,0
Total	102,4	97,8	121,1	124,7	69,9	66,5	-	-	-	-	-	-	582,5	480,1
Financement														
Gouvernement provincial	68,1	64,1	81,5	93,0	51,6	50,4	-	-	-	-	-	-	408,7	340,6
Gouvernement fédéral	10,0	10,6	10,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,3	21,3
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	24,3	23,1	28,9	31,7	18,3	16,1	-	-	-	-	-	-	142,5	118,2
Total	102,4	97,8	121,1	124,7	69,9	66,5	-	-	-	-	-	-	582,5	480,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													76 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
210100/ R-168-A / 154-16-7096 / 154-16-7656

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1

Dans sa politique d'accessibilité universelle, 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 accessibles universellement 41 stations de métro d'ici 2025.

Pour ce faire, la phase 1 du programme prévoit la mise en service d'ascenseurs dans 14 stations d'ici 2022 :

- 2018-2019 : Jean-Talon et Jean-Drapeau;
- 2019-2020 : Jolicœur et Angrignon;
- 2019-2021 : Place-des-Arts
- 2020-2021 : McGill;
- En phase de plans et devis ou en étude : sans s'y limiter : Villa-Maria, Namur, Outremont, Édouard Montpetit, D'Iberville, Préfontaine, Place St-Henri et Longueuil.

Cette liste pourrait être appelée à changer.

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	18,6	24,4	66,0	58,5	36,3	6,3	-	-	-	-	-	-	210,0	191,5
Non Capitalisable	0,1	0,2	0,9	0,8	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	2,7	2,5
Total	18,7	24,6	66,9	59,3	36,8	6,5	-	-	-	-	-	-	212,7	194,0
Financement														
Gouvernement provincial	12,2	17,2	48,8	43,2	26,8	4,6	-	-	-	-	-	-	152,9	140,7
Gouvernement fédéral	2,3	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	1,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,2	6,3	18,1	16,1	10,0	1,8	-	-	-	-	-	-	56,5	52,3
Total	18,7	24,6	66,9	59,3	36,8	6,5	-	-	-	-	-	-	212,7	194,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION														73%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 du 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 structurales, 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	217,3	12,5	5,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	22,2
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	217,4	12,5	5,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	22,2
Financement														
Gouvernement provincial	156,6	8,0	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	168,0	11,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	60,7	4,5	2,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	71,6	10,9
Total	217,4	12,5	5,4	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	22,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													70 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
634372 / R-154 / 154-14-7108 / 154-16-7653

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 structurales, 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	69,6	58,1	69,4	54,0	23,9	26,2	-	-	-	-	-	-	301,2	231,6
Non Capitalisable	0,2	0,1	0,1	0,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Total	69,8	58,2	69,5	54,1	25,5	26,2	-	-	-	-	-	-	303,3	233,5
Financement														
Gouvernement provincial	42,1	36,7	48,7	40,0	17,7	15,7	-	-	-	-	-	-	200,9	158,8
Gouvernement fédéral	10,1	7,1	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,9	8,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	17,6	14,4	19,0	14,1	7,8	10,5	-	-	-	-	-	-	83,4	65,8
Total	69,8	58,2	69,5	54,1	25,5	26,2	-	-	-	-	-	-	303,3	233,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION														73%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-09

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

GPM.08.01.01 / R-156 / 154-14-7117 / 154-17-7302

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Garage Côte-Vertu

Le garage Côte-Vertu vise l'ajout d'espaces de stationnement pour garer des voitures de métro supplémentaires, ce 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 du prolongement de la ligne bleue.

Plus spécifiquement, ce projet consiste à construire un garage et un tunnel de raccordement à l'arrière-gare de la station Côte-Vertu, ce qui permettra d'ajouter 10 espaces de stationnement et d'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. Finalement, dans le cas d'un éventuel prolongement de la ligne orange à cette extrémité, la conception du garage protège l'avenir en permettant l'ajout éventuel d'espaces pour des voitures de métro additionnelles, et ce, sans nuire à l'exploitation de cette ligne.

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	155,0	75,6	117,3	62,2	-	-	-	-	-	-	-	-	410,1*	255,1
Non Capitalisable	0,7	0,5	4,6	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	7,3
Total	155,6	76,2	121,9	64,3	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	262,4
Financement														
Gouvernement provincial	93,9	43,9	75,8	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	244,3	150,4
Gouvernement fédéral	29,8	17,8	17,1	22,9	-	-	-	-	-	-	-	-	87,6	57,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	32,0	14,5	29,0	10,7	-	-	-	-	-	-	-	-	86,2	54,2
Total	155,6	76,2	121,9	64,3	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	262,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													79 %	

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement à long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimés à 29,3 M\$, portant ainsi le budget total du projet à 439,3 M\$ selon le dossier d'affaires approuvé.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201605 / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939

Programmes d'aide
PAGTCP, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouveau

Prolongement de la ligne Bleue

Le projet de Prolongement de la ligne Bleue du métro vers l'est s'inscrit pleinement dans les orientations du Plan stratégique organisationnel 2025. En effet, le projet contribuera de façon significative à l'amélioration de l'expérience client en offrant notamment à la clientèle une option additionnelle en matière de mobilité intégrée.

Plus spécifiquement, ce projet vise à :

- Améliorer la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal;
- Favoriser la mobilité durable;
- Appuyer le développement urbain et économique;
- Consolider le réseau de transport collectif.

Ce projet consiste à livrer :

- Le prolongement proposé de la ligne Bleue de Saint-Michel à Anjou suivra l'axe de la rue Jean-Talon puis celui de la rue Bélanger jusqu'au centre commercial Galeries d'Anjou.
- Cinq stations, accessibles universellement, sur le territoire de Montréal, pour une longueur commerciale totale de 5,8 km.
- Des infrastructures de surface favorisant le rabattement par autobus ou en automobile aux stations Pie-IX (un terminus d'autobus) et Anjou (un terminus d'autobus et un stationnement incitatif).
- Plusieurs infrastructures opérationnelles facilitant l'exploitation du métro.
- Un centre de service regroupant les équipes d'entretien des infrastructures en station et un poste de district permettant de distribuer l'alimentation électrique, localisés à la station Saint-Michel.
- Un centre d'attache où seront regroupés les équipes d'entretien de la voie, les véhicules de travaux et les pièces de rechange d'équipements localisés entre les stations Pie IX et Viau.
- Un garage de 10 places avec 2 fosses d'entretien au nord de la station Anjou.

Le montant autorisé de 364,9 M\$ sur un coût total présentement estimé à 3,9 G\$, permettra de poursuivre la réalisation du dossier d'affaires et études complémentaires et de débiter le processus d'acquisition des terrains.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'accroître la part modale en majorant son offre de service et en augmentant l'achalandage;
- De réduire les GES par kilomètre-passager.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	3,3	14,5	25,6	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	364,9	361,6
Non Capitalisable	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Total	3,3	14,5	25,6	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	364,9	361,6
Financement														
Gouvernement provincial	3,1	7,5	16,4	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	348,4	345,3
Gouvernement fédéral	0,3	7,0	9,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,5	16,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Total	3,3	14,5	25,6	321,4	-	-	-	-	-	-	-	-	364,9	361,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

100%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-11

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

Programme d'aide
Décret

Catégorie de portefeuille
Amélioration et 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-EXO, est de :

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

Solution proposée :

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

Le concept proposé n'inclut aucune mise à niveau des infrastructures de l'édicule existant, sauf les travaux aux interfaces entre l'infrastructure existante et la nouvelle ainsi que ceux 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
Financement														
Gouvernement provincial	30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	30,3	18,4	27,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76,5	46,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													100 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-12

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
685060 / R-145 / 154-14-7105 / 154-16-7650

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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

Le principal bénéfice escompté par la prolongation de la durée de vie des MR-73 est de maintenir la fiabilité et la disponibilité des équipements.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	28,1	18,3	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	40,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	28,1	18,3	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	40,9
Financement														
Gouvernement provincial	19,1	12,2	16,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,4	28,2
Gouvernement fédéral	1,5	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	0,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	7,6	5,4	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,5	11,9
Total	28,1	18,3	22,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	40,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													72 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-13

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

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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.

Il a été décidé par la STM d'intégrer les phases subséquentes de réfection de la station Berri-UQAM aux programmes Réno-Infrastructures.

BÉNÉFICES

La réfection de cette station en prolongera la durée de vie tout en réduisant le déficit de maintien d'actifs et améliorer l'expérience client.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	86,5	0,1	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,4	2,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	86,5	0,1	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	2,9
Financement														
Gouvernement provincial	62,1	0,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	63,8	1,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	24,4	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,6	1,2
Total	86,5	0,1	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	2,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

71 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-14

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
EEF.14.00.02 / R-162 / 154-16-7612

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 acquérir 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 centre d'attache Viau permettra d'augmenter notre capacité à faire des travaux pour accélérer la réduction du déficit de maintien d'actifs. Ainsi, il y aura un gain du temps de travail, l'achalandage vers le centre d'attache Youville sera réduit et les déplacements en tunnel seront plus fluides.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	3,5	10,0	18,5	10,8	11,7	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,5	10,0	18,5	10,8	11,7	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,0
Financement														
Gouvernement provincial	1,0	3,2	5,8	3,5	3,8	-	-	-	-	-	-	-	17,3	16,4
Gouvernement fédéral	1,6	5,1	9,4	5,7	6,1	-	-	-	-	-	-	-	27,9	26,3
Agglomération de Montréal	0,4	1,5	2,7	1,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	8,0	7,5
STM	0,6	0,2	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,8
Total	3,5	10,0	18,5	10,8	11,7	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													98 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-15

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

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

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

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 ajoutées. 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 complexe 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	6,7	13,5	11,9	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	38,3
Non Capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	6,7	13,6	11,9	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	38,4
Financement														
Gouvernement provincial	1,7	3,8	3,4	3,9	-	-	-	-	-	-	-	-	12,8	11,1
Gouvernement fédéral	2,8	6,2	5,4	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	20,6	17,9
Agglomération de Montréal	0,8	1,8	1,6	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,1
STM	1,5	1,8	1,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5,8	4,3
Total	6,7	13,6	11,9	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	38,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

87 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-16

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
2140 / R-158 / 154-16-7455 / 154-16-7638

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 une cinquantaine de postes de travail supplémentaires.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	35,9	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	1,3
Non Capitalisable	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Total	35,9	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	1,3
Financement														
Gouvernement provincial	12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,0	-
Gouvernement fédéral	16,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	-
Agglomération de Montréal	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	-
STM	4,4	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	1,3
Total	35,9	-	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	1,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													85 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

EEF.15.00.01 / Non applicable / Non applicable

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K

Les grandes révisions des escaliers mécaniques assureront le maintien dans le temps de la fiabilité, de la sécurité d'exploitation et de la conformité au Code B44 de 39 escaliers de marque O&K d'ici à ce que leur remplacement soit priorisé au programme Réno-Systèmes.

Le remplacement et/ou la réparation 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, minimisera les impacts négatifs sur la clientèle, les coûts d'entretien et l'organisation du travail.

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

BÉNÉFICES

Ces travaux permettront d'améliorer la fiabilité des escaliers mécaniques et ainsi bonifier l'expérience client.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	6,9	3,5	2,1	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	14,9	8,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6,9	3,5	2,1	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	14,9	8,0
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,9	3,5	2,1	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	14,9	8,0
Total	6,9	3,5	2,1	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	14,9	8,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-18

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
851404 / R-148 / 154-14-7106 / 154-17-7304

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	3,0	7,6	3,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	11,3
Non Capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	3,0	7,7	3,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	11,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,9	3,0	1,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	4,4
Gouvernement fédéral	1,2	3,7	1,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	5,6
Agglomération de Montréal	0,2	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,2
STM	0,7	1,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,3
Total	3,0	7,7	3,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	11,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													86 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-19

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
822000 / R-086 / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	3,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	3,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,9
Total	3,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION														0 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

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

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,8	1,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	2,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,8	1,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	2,6
Financement														
Gouvernement provincial	0,3	0,4	0,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	1,0
Gouvernement fédéral	0,5	0,6	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	2,1	1,6
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,8	1,0	1,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	2,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													100 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-21

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
201604 / R-185 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Laveur de bogies et pièces métro

Le groupe d'Entretien du Matériel Roulant effectue dans le cadre de son programme d'entretien le nettoyage des systèmes de locomotion des trains (bogies) et de diverses pièces métro dans un laveur automatique situé à l'atelier Grande Révision du Plateau Youville.

Le laveur de bogies est un équipement spécialisé qui élimine les graisses, les huiles et les poussières des pièces dans le but de conserver un bon état de fonctionnement ou encore d'être nettoyées avant une inspection ou une réparation. Il peut accueillir des bogies entiers ou encore des paniers contenant des centaines de pièces.

Cet équipement est en fin de vie utile et est critique pour la continuité du service. Il s'agit de l'unique laveur de bogies à la STM.

Ce projet consiste à démanteler l'équipement actuellement en place, à préparer le site et les infrastructures requises, à faire l'acquisition, l'installation et le raccordement d'un nouveau laveur de bogies.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De réduire le déficit de maintien d'actif;
- De diminuer les coûts d'entretien, particulièrement les coûts de vidange;
- De diminuer le volume d'eaux détergentes usées rejetées;
- D'améliorer l'efficacité du lavage;
- D'assurer un environnement de travail sécuritaire aux employés qui utiliseront un équipement doté de technologies actualisées.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,1	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,1	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,6
Gouvernement fédéral	-	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9
Agglomération de Montréal	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
STM	0,1	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,3
Total	0,1	-	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

81%

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-22

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 790 valves qui ont déjà plus de 40 ans.

BÉNÉFICES

Ces travaux augmenteront la sécurité de la clientèle et des infrastructures dans le métro.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6
Total	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	1,6	0,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION														0 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-23

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

IFR-01476 / R-147-A / 154-06-1948 / 154-14-0912

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,0
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,0
Financement														
Gouvernement provincial	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Gouvernement fédéral	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Agglomération de Montréal	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
STM	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	0,2	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													84 %	

Transport adapté

Transport adapté

SOMMAIRE

Le transport adapté contribue à l'inclusion sociale, professionnelle et économique des personnes vivant avec des limitations, ayant un impact significatif et persistant sur leur mobilité.

La STM compte améliorer davantage l'expérience client en déployant le projet EXTRA Connecte qui permettra de générer des données en temps réel et ainsi fournir de l'information fiable à la clientèle sur les temps de passage.

De plus, la STM prévoit renouveler son parc de minibus de façon régulière au cours des prochaines années afin d'assurer un service fiable.

ACTIFS AU TRANSPORT ADAPTÉ AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2018

86	Minibus
1	Centre de transport

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ

AUTORISÉS		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Projet	2019-2028	
TA-01	EXTRA Connecte	14,1	5,7	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	10,1
TA-02	Acquisition de minibus TA - phase 2 Nouveau	0,3	6,3	3,1	3,0	3,3	3,4	-	-	-	-	-	-	19,4	19,1
TOTAL - AUTORISÉS		14,4	12,0	7,5	3,0	3,3	3,4	-	-	-	-	-	-	43,6	29,2
DÉFINITION		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Projet	2019-2028	
TOTAL - DÉFINITION		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IDENTIFICATION		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Projet	2019-2028	
	Acquisition de minibus - phase 3	-	-	-	-	-	0,2	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	24,7	24,7
	Minibus Transport adapté conversion à l'électricité	-	3,5	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	9,5
	Mise à niveau Accès - phase 2	-	-	-	2,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	6,0	6,0
	Automatisation processus facturation TA	-	0,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	1,5
TOTAL - IDENTIFICATION		-	4,0	4,0	5,0	4,0	0,2	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	41,7	41,7
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ		14,4	16,0	11,5	8,0	7,3	3,6	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	85,3	70,9

Transport adapté

FICHE DE PROJET TA-01

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

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

EXTRA Connecte

Le Transport adapté de la STM (TA) offre un service de transport en commun de porte à porte pour des personnes à mobilité réduite. La réalisation de ce projet permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes de TA en temps réel. Ce projet prévoit aussi l'implantation d'un émulateur de taximètre, qui assurera le juste coût des services en plus d'offrir des outils d'information qui rappellent aux clients l'agenda de leurs déplacements ainsi que l'arrivée imminente du véhicule quand celui-ci est à proximité.

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, en partie, les coûts de croissance.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	12,2	5,2	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,9	8,7
Non Capitalisable	1,9	0,5	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	1,4
Total	14,1	5,7	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	10,1
Financement														
Gouvernement provincial	3,7	1,6	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	2,6
Gouvernement fédéral	5,9	2,5	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,8	3,9
Agglomération de Montréal	1,7	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	1,1
STM	2,9	0,9	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	2,4
Total	14,1	5,7	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	10,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

Transport adapté

FICHE DE PROJET TA-02

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
500400 / R-186 / En attente d'attribution

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Acquisition de minibus TA – phase 2

Le Transport adapté (TA) compte offrir plus de 500 000 déplacements par minibus d'ici 2025, ce qui représente une croissance de 12,5 % comparativement à 2018. Le défi pour la planification et la gestion du parc de minibus TA est d'assurer cette croissance de service par minibus tout en maintenant le parc constant à 86 minibus pour un requis de 72 minibus ou plus, soit le maintien d'un taux de réserve inférieur ou égal à 16,3 %.

Le projet vise à remplacer systématiquement les minibus à la fin de leur vie utile afin:

- D'assurer une planification financière contrôlée grâce au lissage des acquisitions, soit 14 minibus en moyenne par année;
- D'atteindre et maintenir un taux de réserve inférieur à 15 % en misant sur la mise en place de plans d'optimisation pour une plus grande efficacité de l'entretien et de la maintenance;
- D'atteindre et maintenir un âge moyen des véhicules inférieur à 3 ans grâce au respect du plan de remplacement des minibus en fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De conserver un taux d'acceptation des demandes de déplacement de 100 %;
- D'augmenter le taux de ponctualité des minibus;
- D'atteindre les cibles d'âge moyen du parc;
- D'atteindre les cibles de coût complet par déplacement;
- De contribuer au sentiment de sécurité.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,3	5,9	3,0	2,9	3,2	3,4	-	-	-	-	-	-	18,7	18,4
Non Capitalisable	-	0,4	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,7
Total	0,3	6,3	3,1	3,0	3,3	3,4	-	-	-	-	-	-	19,4	19,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	2,0	1,0	1,0	1,2	1,3	-	-	-	-	-	-	6,5	6,5
Gouvernement fédéral	-	3,2	1,7	1,7	2,0	2,1	-	-	-	-	-	-	10,7	10,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,3	1,1	0,4	0,2	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	2,3	2,0
Total	0,3	6,3	3,1	3,0	3,3	3,4	-	-	-	-	-	-	19,4	19,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

88%

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF

AUTORISÉS		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Projet	2019-2028	
ADM-01	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI2018 Nouveau	6,7	6,5	6,5	6,5	7,4	-	-	-	-	-	-	-	33,7	26,9
ADM-02	Plan de maintien de la solution OPUS	11,7	9,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	12,2
ADM-03	Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2 Nouveau	3,1	4,8	3,6	3,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	17,7	14,6
ADM-04	Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP Nouveau	0,3	4,6	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	8,4
ADM-05	Solution intégrée de gestion des talents (SGT)	5,3	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	1,7
ADM-06	Acquisition matérielle - Vente et perception	2,9	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,1
ADM-07	Programme Gestion des Risques Technologiques et de Sécurité Nouveau	0,7	1,1	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,2
TOTAL - AUTORISÉS		30,8	29,5	18,5	11,1	10,2	-	-	-	-	-	-	-	99,9	69,2
DÉFINITION		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Projet	2019-2028	
	Employé numérique - phases 2 et 3	0,6	2,6	2,9	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	7,8	7,2
	Valorisation de l'information	0,3	3,7	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	7,0
	Optimisation du processus de facturation Projet PM	0,2	1,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	2,3
TOTAL - DÉFINITION		1,1	7,8	7,0	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	17,6	16,5
IDENTIFICATION		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Projet	2019-2028	
	Plan de maintien de la solution OPUS - phase 2	-	-	4,0	6,0	5,5	5,5	3,0	-	-	-	-	-	24,0	24,0
	Migration du progiciel Hastus - phase 2	-	1,0	4,0	5,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	12,0	12,0
	Acquisition matérielle - Vente et perception - phase 2	-	-	1,0	3,0	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
	Mise à niveau SAP	-	-	-	-	3,0	7,0	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
	Billettique mobile	0,2	1,0	3,0	3,0	2,8	-	-	-	-	-	-	-	10,0	9,8
	Mobilité intégrée	0,1	1,1	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	2,2
	Optimisation des outils d'exploitation TI	-	0,6	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
	Amélioration des outils TI en fonction des conventions collectives	0,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,9
TOTAL - IDENTIFICATION		0,4	4,6	13,7	17,0	16,3	15,5	3,0	-	-	-	-	-	70,5	70,1
TOTAL - ADMINISTRATIF		32,2	41,9	39,2	29,7	26,5	15,5	3,0	-	-	-	-	-	188,0	155,8

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-01

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
300114 / R-180-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2018

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2018 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 et logiciels couverts par le programme comprennent le parc informatique (postes de travail, équipements mobiles, appareils d'impression, logiciels de bureautique, etc.), l'infrastructure technologique (commutateurs réseau, pare-feu, serveurs, unités de stockage, logiciels de contrôle, d'alerte et de sécurité, bases de données, etc.), ainsi que les logiciels commerciaux et les applications d'affaires.

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

- Assurer le respect des ententes de niveau de services pour les systèmes critiques 24/7;
- Maintenir à 5% le taux actuel des équipements en fin de vie utile;
- Maintenir à 10% le taux actuel des logiciels en fin de vie utile;
- Faire passer de 30% à 10% le ratio des applications et logiciels commerciaux en fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De réduire le déficit de maintien d'actif;
- De maintenir le niveau de disponibilité des systèmes critiques supérieur à 99,85%;
- De réduire le risque de panne majeure du service considérant que plusieurs systèmes touchent la clientèle de la STM;
- D'éviter toute incompatibilité qui nuirait à l'implantation de nouvelles technologies en réponse aux besoins émergents;
- De contribuer à améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	6,7	6,5	6,5	6,5	7,4	-	-	-	-	-	-	-	33,7	26,9
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6,7	6,5	6,5	6,5	7,4	-	-	-	-	-	-	-	33,7	26,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,7	6,5	6,5	6,5	7,4	-	-	-	-	-	-	-	33,7	26,9
Total	6,7	6,5	6,5	6,5	7,4	-	-	-	-	-	-	-	33,7	26,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

0 %

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-02

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 des actifs

Plan de maintien de la solution OPUS

Le Plan de maintien de la solution OPUS est un programme qui regroupe vingt-cinq (25) projets visant à assurer la pérennité de la solution. La solution OPUS, en usage chez la vaste majorité des organismes publics de transport en commun (OPTC) 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, valideurs, etc.). Plusieurs 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, en 2015, 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 réglementaires.

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 programme 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 solutionner les vulnérabilités identifiées lors de l'audit de sécurité en 2015;
- De diminuer les pertes de revenus lors de pannes d'équipements.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	11,6	9,2	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,3	11,7
Non Capitalisable	0,1	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,5
Total	11,7	9,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	12,2
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	11,7	9,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	12,2
Total	11,7	9,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	12,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-03

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850041-2 / R-181-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements – phase 2

La première phase de ces implantations est 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.

Pour la deuxième phase, la première livraison a permis de déployer certains modules de SAP en mars 2017 afin de répondre aux besoins croissants de la direction Finances dans le suivi des subventions et la gestion financière des projets. Les livraisons subséquentes de la phase 2 permettront à la STM de disposer d'un système de suivi financier pour l'ensemble des projets de l'entreprise et d'assurer 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, notamment en raison de l'intégration des données;
- D'améliorer le contrôle budgétaire des projets et le suivi des subventions.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	3,0	4,7	3,6	3,3	2,7	-	-	-	-	-	-	-	17,4	14,4
Non Capitalisable	0,1	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,2
Total	3,1	4,8	3,6	3,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	17,7	14,6
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,1	4,8	3,6	3,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	17,7	14,6
Total	3,1	4,8	3,6	3,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	17,7	14,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-04

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
850041-2 / R-181-B / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP

Le processus actuel de gestion du temps dans les secteurs d'entretien a été mis en place lors de l'implantation du projet Libre-service et Gestion du temps. Il diffère du processus de gestion du temps en vigueur dans le reste de la STM et il n'est pas optimal. Cette situation a été introduite et acceptée par les secteurs comme étant une solution temporaire.

Une opportunité a été identifiée afin de profiter de la révision de la solution horodateur à la STM pour ajouter la population des commis divisionnaires dans la portée du projet et ainsi offrir aux gestionnaires le support nécessaire pour assurer le respect des horaires de travail par les commis divisionnaires. Ce projet vise à offrir aux secteurs de l'entretien et à la chaîne d'approvisionnement un processus de gestion du temps simplifié, efficace et supporté par une solution technologique intégrée et optimale. Il contribue donc à l'engagement de la STM à améliorer l'efficacité des processus et la productivité.

Le projet consiste à remplacer 68 horodateurs mécaniques et 64 horodateurs KRONOS par des tablettes fixes, soit la solution recommandée, au sein des secteurs d'entretien et de la chaîne d'approvisionnement.

Il permettra également de mettre en place une nouvelle application de gestion du temps qui sera utilisée par les contremaîtres au sein des 5 secteurs d'entretien (Bus, Station, EMR, EDI, EEF) et de la chaîne d'approvisionnement de la STM.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De réduire les coûts d'exploitation;
- D'améliorer l'efficacité du processus;
- De réduire les risques d'erreurs sur la paie;
- De réduire le risque de fraude;
- De contribuer à satisfaire et à mobiliser les employés grâce à un meilleur contrôle des horaires des commis divisionnaires.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,3	4,4	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	8,1
Non Capitalisable	-	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Total	0,3	4,6	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	8,4
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,3	4,6	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	8,4
Total	0,3	4,6	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	8,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-05

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

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

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 (DRH) 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 DRH souhaite implanter une solution qui satisfera davantage les 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 reconnues 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 CNESST 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)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	4,5	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	1,6
Non Capitalisable	0,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,1
Total	5,3	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	1,7
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,3	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	1,7
Total	5,3	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	1,7
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 / QC14042016

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Acquisition de matériel – 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 efficiente 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 », le programme « Accessibilité » et le projet « Agrandissement de la station Vendôme ».

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- La poursuite du déploiement du nouveau rôle changeur;
- La diminution des cas de « non-validation » et, par conséquent, l'augmentation des revenus;
- D'augmenter la satisfaction de la clientèle.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	2,9	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,1
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	2,9	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,1
Financement														
Gouvernement provincial	0,9	0,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,7
Gouvernement fédéral	1,5	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	1,1
Agglomération de Montréal	0,4	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,3
STM	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	2,9	1,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													97 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-07

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET
161805 / R-180-B / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité (GRTS)

Au cours des dernières années, la STM a beaucoup investi dans les projets technologiques et mise de plus en plus sur la transformation numérique pour augmenter l'efficacité de ses services et améliorer l'expérience des clients, des employés et de ses partenaires d'affaires. Cette nouvelle réalité numérique se traduit par des systèmes et des données de plus en plus accessibles, mais également de plus en plus exposés aux cybermenaces affectant la confidentialité des données et la disponibilité des services. Toutefois, les cyberattaques ne sont pas le seul facteur de risques à considérer. La numérisation de notre société transforme nos façons d'interagir et de travailler. Elle accroît l'utilisation et la dépendance de notre clientèle envers les services électroniques, ce qui augmente les attentes de celle-ci à l'égard de la disponibilité et de la fiabilité des services que nous offrons. Une gestion proactive et efficace des risques technologiques devient dès lors un outil clé pour atteindre et améliorer des niveaux de service et d'excellence attendus.

Le but de ce programme est donc d'accroître la capacité de l'organisation à gérer efficacement les risques technologiques et de sécurité. Il est constitué de onze (11) projets déployés en parallèle sur trois ans, chacun visant à renforcer ou mettre en œuvre de nouvelles mesures d'atténuation des risques technologiques.

Plus précisément, le programme vise à :

- Mettre en œuvre les mesures d'atténuation pour les risques d'entreprise identifiés par le Comité de direction (CODIR) pour les activités en lien avec la direction exécutive, Technologies de l'information et innovation (DE TII);
- Mettre en œuvre les mesures d'atténuation pour les risques technologiques identifiés par la DE TII afin d'augmenter la capacité de résilience face aux cyberattaques et évaluer les coûts et efforts de réalisation des activités d'atténuation des risques technologiques en lien avec la fiabilité du service Métro / Télécommunications et contrôle des procédés d'exploitation (TRCP);
- Faire la promotion des comportements sécuritaires auprès des employés de la STM.

BÉNÉFICES

À terme, le programme générera des bénéfices qui se traduiront par l'amélioration de la posture des risques d'entreprise et des risques technologiques identifiés respectivement par le CODIR et la DE TII, ainsi que par le renforcement et la promotion des comportements sécuritaires des employés de la STM face aux enjeux de cybersécurité. Il contribue également à protéger la réputation de l'organisation et à préserver la confiance des clients et du public.

(en millions de dollars)	2018 et avant	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029 et après	Total Projet	Total PI 2019-2028
Investissement														
Capitalisable	0,6	1,1	0,9	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	3,2
Non Capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
Total	0,7	1,1	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,2
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,7	1,1	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,2
Total	0,7	1,1	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	3,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Annexes

Annexe A

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 130.1, qu'une société doit adopter un plan stratégique organisationnel qui comporte :

- Une description de sa mission;
- Le contexte dans lequel la société évolue et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- Les orientations stratégiques, les objectifs et les axes d'intervention retenus;
- Les résultats visés au terme de la période couverte par le plan;
- Les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

2. GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS (PG 3.10)

3. POLITIQUE EN MATIÈRE DE DÉPENSES

3.1 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)

3.2 SAINTE GESTION DES DÉPENSES

- a) Directive en matière de capitalisation – Immobilisations (DS FIN 001)
- b) Réduction des dépenses
- c) Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation
- d) Exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société de transport de Montréal (Règlement R-011)
- e) Guide d'acquisition
- f) Plan de contrôle des projets d'investissement
- g) Guide de facturation interne des projets
- h) Modifications aux contrats octroyés par la Société et gestion des réserves pour contingences de contrat (PG 4.10)
- i) Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- j) Code d'éthique
- k) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité
- l) Suivi budgétaire et certification des crédits des activités d'exploitation et d'investissements (DS FIN 012)

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

4. **GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES
(PC 1.17)**
5. **GESTION DE L'INFORMATION (PC 5.02)**
6. **PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE (PC 1.13)**
7. **AUTRES PRATIQUES TOUCHANT LA
GESTION FINANCIÈRE**

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

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

Annexe B

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 ministre 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 Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC).

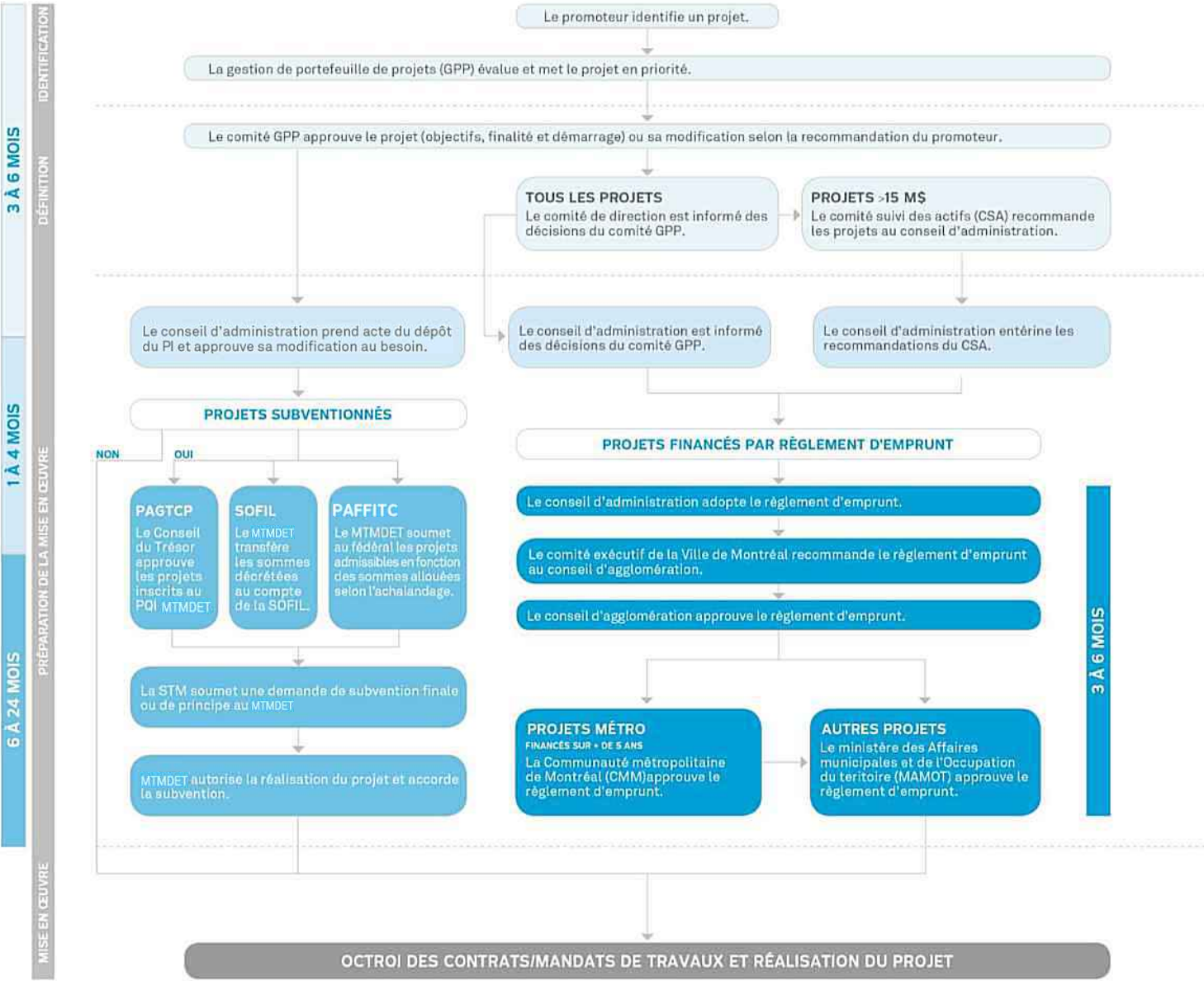
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMDET qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTMDET une demande de subvention selon les exigences des programmes d'aide. Le délai d'obtention de cette autorisation est inférieur à 24 mois environ.

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 C

PROCESSUS D'APPROBATION D'UN PROJET



Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports, 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 de bus, minibus et midi bus urbains neufs	50 %
	Achat de bus, minibus et midi bus urbains neufs utilisant une nouvelle technologie (autre que le gaz, le diesel et biodiesel)	60 %
	Véhicule de service neuf ou usagé pour l'exploitation du réseau de bus ou du transport adapté	50 %
	Nouvelle technologie du réseau des bus ou du transport adapté (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation 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 %
Adaptation ou modifications nécessaires aux installations fixes des garages, des terminus et des aires d'attente ou de recharge des véhicules, à la suite de l'acquisition de véhicules utilisant une technologie autre que le gaz, le diesel et le biodiesel (notamment les véhicules hybrides ou électriques). Les dépenses nécessaires à l'achat et à la fabrication d'outillage et d'équipements spécialisés, à la suite de l'acquisition de ces véhicules	75 %
Implantation de mesures préférentielles pour les autobus (à compter du 1er octobre 2013 jusqu'au 31 mars 2019, le taux de 100 % sous certaines conditions)	75 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	75 %
Abribus	75 %
Support à vélos et d'abris pour 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 : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à dix ans, 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, 1005-2013 du 25 septembre 2013, 789-2015 du 2 septembre 2015 et 751-2017 du 4 juillet 2017.

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	48,5 %
	Gouvernement provincial	36,5 %
	Agglomération de Montréal	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 : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

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

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	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, minibus neufs et minibus adaptés	100 %
	Véhicules de service neufs et usagés	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, modifications nécessaires aux installations fixes de garage, de terminus et d'aires d'attente ou de recharge pour les autobus, logiciel d'exploitation,	100 %

émission des titres de transport et perception des recettes)	
Terrain	0 %
Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
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 : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à dix ans, 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, 609-2014 du 23 juin 2014 et 236-2017 du 22 mars 2017.

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

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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 D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE DU FONDS POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN (PAFFITC)

Ce fonds permettra aux organismes de transport en commun du Québec de bénéficier de fonds fédéraux pour réaliser leurs projets. Le financement accordé en vertu du PAFFITC est géré au moyen d'ententes entre le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux et territoriaux. L'entente cadre Canada Québec a été ratifiée le 29 juin 2016.

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 2020. La répartition des sommes entre les provinces s'est effectuée en fonction des données de l'achalandage de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) pour l'année 2014. Le montant attribué à la STM est de 740,5 millions de dollars.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral Gouvernement provincial	50 % 40 %
Définition du programme	Le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) 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 pour le fédéral Paiement sur service de dette pour le provincial	
Période visée par le programme	Du 1 ^{er} avril 2016 au 31 mars 2020	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES ET TAUX	
	Le financement fédéral total aux termes du PAFFITC, 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.	
	Les investissements admissibles visent le maintien, l'amélioration ou le développement des réseaux de transport en commun et de transport	

adapté et concernent les catégories d'actifs suivantes : autobus, véhicules de service, terminus, centres administratifs, garages, mesures préférentielles aux autobus, stationnements d'incitation, biens présentant un caractère innovateur (systèmes de transport intelligent, systèmes d'aide à l'exploitation, systèmes de fidélisation de la clientèle, système de vente et perception des titres, etc.) matériel roulant, équipements et infrastructures du métro et des trains de banlieue, abribus et supports à vélo.

Les investissements admissibles comprendront les suivants :

- Les projets d'immobilisations visant à acquérir, remettre en état, optimiser ou moderniser les réseaux de transport en commun, ou en améliorer l'efficacité, l'accessibilité et/ou la sécurité;
- Les dépenses visant à appuyer la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun;
- 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;
- Les 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.
- Dans le cadre du PAFFITC, 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.
- 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.
- Les coûts admissibles peuvent être engagés à compter du 1er avril 2016, mais pourront uniquement être remboursés par le Bureau de l'infrastructure du Canada (INFC) après la signature d'une entente de financement entre le MTMDET et le bénéficiaire, et sous réserve du respect des conditions.
- 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

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
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
DRH	Direction des ressources humaines
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EXO	Regroupement des services de trains, d'autobus et de transport adapté desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GPP	Gestion de portefeuille de projets
GR	Grande Révision
INFC	Bureau de l'infrastructure du Canada
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

OPTC	Organisme public de transport en commun
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PC	Politique corporative
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PQI	Plan québécois des infrastructures
PI	Programme des immobilisations
PSO 2025	Plan stratégique organisationnel
RDA	Réseau des autobus
R.E. / FIN.	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégrée
SCAD	Système de collecte automatique de données
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté
VGI	Volet grandes infrastructures (du programme de subvention Fonds Chantiers Canada)



Bus électrique

Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Planification et Finances

Direction Finances

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

stm.info



Dossier # : 1182904003

Unité administrative responsable : Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe

Niveau décisionnel proposé : Conseil d'agglomération

Projet : -

Objet : Approuver le budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal

de déposer, à l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018, pour approbation à son assemblée extraordinaire du 29 novembre 2018, le budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal.

Signé par Benoit DAGENAIS **Le** 2018-11-05 11:57

Signataire : Benoit DAGENAIS

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION**Dossier # :1182904003**

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal

CONTENU**CONTEXTE****DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)****DESCRIPTION**

Voir le budget 2019 du Bureau du taxi de Montréal en pièce jointe.

JUSTIFICATION**ASPECT(S) FINANCIER(S)****DÉVELOPPEMENT DURABLE****IMPACT(S) MAJEUR(S)****OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION****CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)****CONFORMITÉ 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

Lynne TRÉPANIÉ
Conseillère analyse - contrôle de gestion

Tél : 514-872-5898
Télécop. : 514-872-5655

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-11-02

Nancy SINCLAIR
Chef de division - Soutien au greffe et
adjointe au directeur

Tél : 514 872-2636
Télécop. : 514 872-5655

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves SAINDON
Greffier et directeur

Tél : 514 872-3007
Approuvé le : 2018-11-02

Bureau du taxi

Commission sur les
finances et l'administration

Le 8 Novembre 2018

Budget 2019

Bureau du taxi de Montréal

Présentation à l'intention
des membres de la
Commission sur les finances et l'administration

Le 8 novembre 2018



Mission

- Le BTM contribue au développement de l'industrie du transport par taxi et par limousine, offre des services à cette industrie et l'encadre, améliore ce service, la sécurité des chauffeurs et des usagers ainsi que les compétences des chauffeurs.
- Le BTM est chargé de l'application des lois et règlements en vigueur légiférant le transport par taxi via ses inspecteurs, des examens, émissions et renouvellements des permis de transport et de chauffeurs, pour tous les taxis et limousines de la Ville de Montréal.
- Le BTM est chargé, pour le compte de la Ville, de percevoir des tarifs, redevances et autres sommes imposées en vertu de ses règlements.

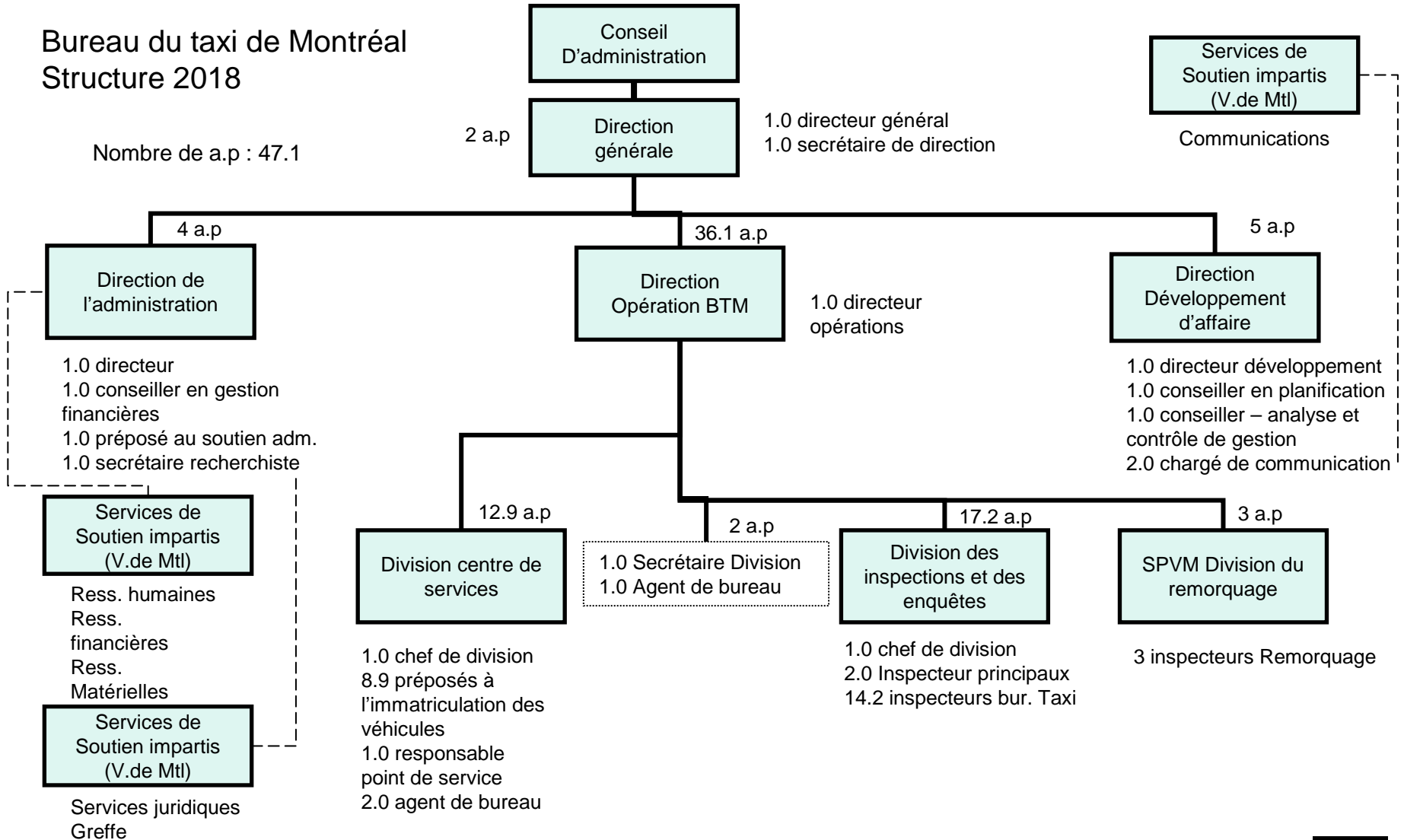
Plan de la présentation

- Organigramme 2018
- Objectifs 2018
- Réalisations 2018
- Bilan en matière de santé et sécurité au travail
- Évolution budgétaire 2018
- Organigramme 2019
- Objectifs 2019
- Budget 2019
 - Revenus et dépenses par compétences
 - Revenus et dépenses par objets
 - Dépenses par catégories d'emplois
 - Variations de l'effectif par catégories d'emplois
- Principaux écarts 2019 vs 2018
- Coordonnées et contact

Organigramme 2018

Bureau du taxi de Montréal Structure 2018

Nombre de a.p : 47.1



Objectifs 2018

- Poursuivre les projets de développement pour l'industrie du taxi
- Faire le suivi des projets pilote en cours soit :
 - ▶ Projet Uber
 - ▶ Projet Téo
 - ▶ Projet concernant le permis et la formation de certains chauffeurs
- Révision de la politique sur l'industrie du taxi et établissement d'un plan triennal 2019-2021
- Collaborer avec le gouvernement du Québec pour la modernisation de l'industrie du taxi

Réalisations 2018

Nous avons :

- Révision de la politique et du plan d'action de l'industrie du taxi
- Promotion de l'image de marque pour l'industrie du taxi
- Fait le suivi des projets pilote en cours soit :
 - ▶ Projet Uber
 - ▶ Projet Téo
 - ▶ Projet concernant le permis et la formation de certains chauffeurs
- Poursuivi la mesure de la satisfaction de la clientèle (600 clients-mystères)
- Mise en place du registre du taxi de Montréal
- Analyse de la profession et création d'un profil de compétences pour les chauffeurs de l'industrie

Bilan en matière de santé et sécurité au travail

	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018
Nombre d'accidents	1	0	0	1	2
Durée	5 mois	0	0	2,5 mois	2 mois

Évolution budgétaire 2018 - Revenus

Revenus - évolution budgétaire 2018

(en milliers de dollars)

	Conseil d'agglomération	Autres revenus	Total
Budget original 2018	4 577,8	623,8	5 201,6
Budget modifié 2018	4 577,8	623,8	5 201,6
Prévisions 2018	4 577,8	477,8	5 055,6
Surplus (déficit)	-	(146,0)	(146,0)
<u>Explications des principaux écarts</u>			
Revenus de gratuités, inférieurs à ceux budgétés,		24,8	24,8
Revenus autonomes inférieurs à ceux budgétés		121,2	121,2
	-	146,0	146,0

Évolution budgétaire 2018 - Dépenses

Dépenses - évolution budgétaire 2018

(en milliers de dollars)

	Conseil d'agglomération		Total
Budget original 2018	5 201,6		5 201,6
Budget modifié 2018	5 201,6		5 201,6
Prévisions 2018	4 362,9		4 362,9
Surplus (déficit)	838,7		838,7
Explications des principaux écarts			
Postes vacants	596,5		596,5
Frais de transport et communications inférieurs au budget	112,8		112,8
Frais de support informatique inférieurs au budget	92,0		92,0
Divers	37,4		37,4
			-
	838,7		838,7

Évolution budgétaire 2018 - Surplus

Surplus - évolution budgétaire 2018

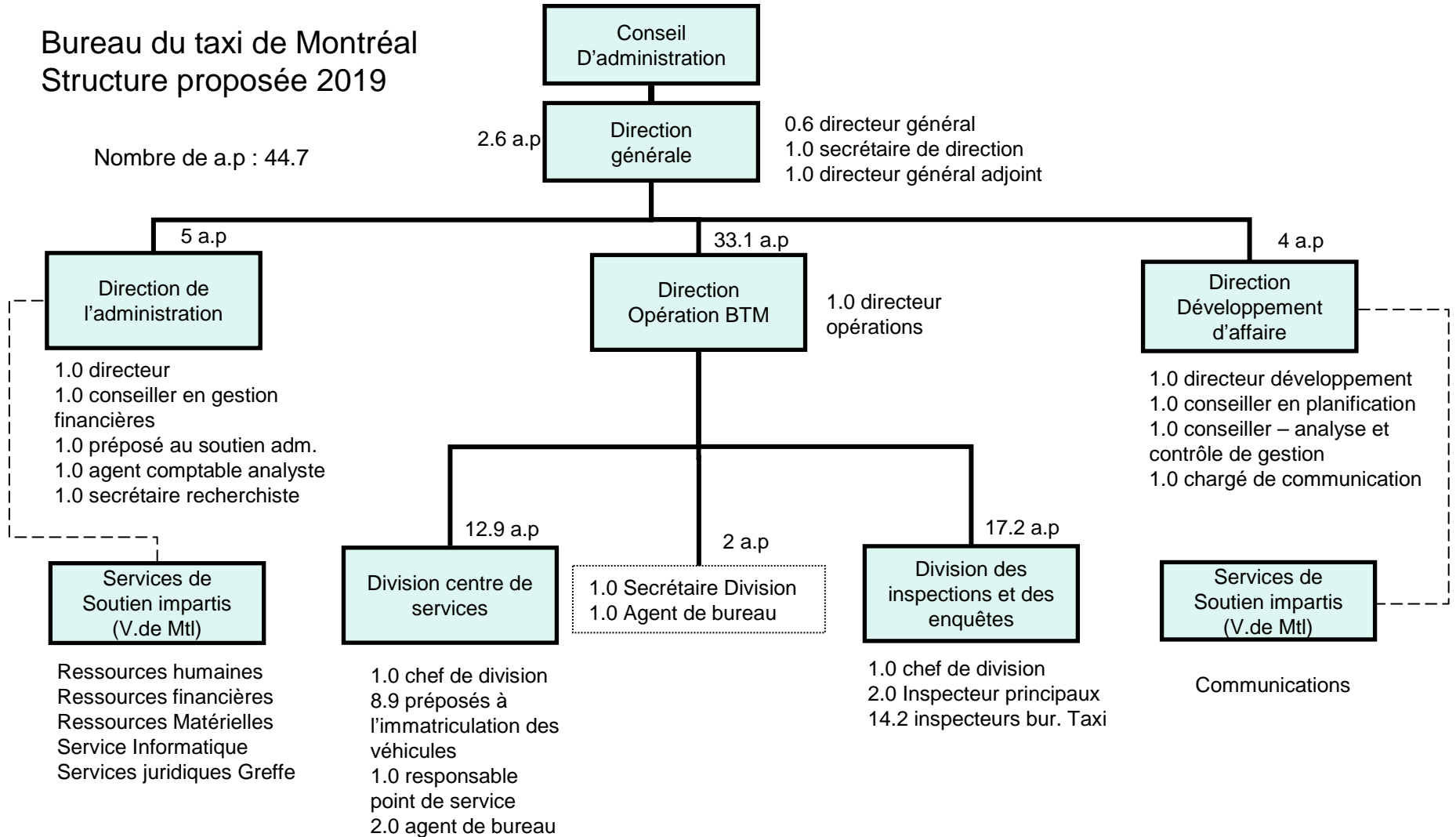
(en milliers de dollars)

	Conseil d'agglomération		Total
Surplus des résultats réels 2014 sur le budget original 2014	663,8		663,8
Surplus des résultats réels 2015 sur le budget original 2015	141,1		141,1
Surplus des résultats réels 2016 sur le budget original 2016	177,9		177,9
Surplus des résultats réels 2017 sur le budget original 2017	202,6		202,6
Surplus des résultats projetés 2018 sur le budget original 2018	692,7		692,7
Surplus cumulé au 31 décembre 2018	1 878,1		1 878,1
<u>Explications des principaux écarts</u>			
Surplus de 2014 :			
Postes vacants	325,1		325,1
Le budget prévoyait une provision pour taxes non récupérables qui s'est avérée inutilisée	233,8		233,8
Divers	104,9		104,9
Surplus de 2015, 2016, 2017, principalement attribuables à des postes vacants	521,6		521,6
Surplus de 2018 :			
Postes vacants	596,5		596,5
Frais de transport et communications inférieurs au budget	112,8		112,8
Frais de support informatique inférieurs au budget	92,0		92,0
Revenus autonomes inférieurs à ceux budgétés	(121,2)		(121,2)
Divers	12,6		12,6
	1 878,1		1 878,1

Organigramme 2019

Bureau du taxi de Montréal Structure proposée 2019

Nombre de a.p : 44.7



Objectifs 2019

- Poursuivre les projets de développement pour l'industrie du taxi
- Faire le suivi des projets pilote en cours soit :
 - ▶ Projet Uber
 - ▶ Projet Téo
 - ▶ Projet concernant le permis et la formation de certains chauffeurs
- Proposition d'une politique sur l'industrie du taxi et établissement d'un plan triennal 2019-2021
- Collaborer avec le gouvernement du Québec pour la modernisation de l'industrie du taxi
- Établissement d'un plan triennal pour les immobilisations

Budget 2019

Revenus et dépenses par compétences

(en milliers de dollars)

	Revenus					
	Réel comparatif 2015	Réel comparatif 2016	Réel comparatif 2017	Prévisions 2018	Budget comparatif 2018	Budget 2019
Conseil municipal						
Conseil d'agglomération	3 187,8	3 728,6	3 917,6	4 577,8	4 577,8	4 805,0
Total	3 187,8	3 728,6	3 917,6	4 577,8	4 577,8	4 805,0

(en milliers de dollars)

	Dépenses					
	Réel comparatif 2015	Réel comparatif 2016	Réel comparatif 2017	Prévisions 2018	Budget comparatif 2018	Budget 2019
Conseil municipal						
Conseil d'agglomération	3 353,6	3 906,9	4 213,8	4 362,9	5 201,6	5 271,3
Total	3 353,6	3 906,9	4 213,8	4 362,9	5 201,6	5 271,3

Budget 2019

Revenus et dépenses par objets

Revenus par objets

(en milliers de dollars)

	Réel comparatif 2015	Réel comparatif 2016	Réel comparatif 2017	Prévisions 2018	Budget comparatif 2018	Budget 2019
Autres services rendus	80,5	246,5	281,4	391,3	518,0	235,0
Contribution agglomération de Montréal	3 187,8	3 728,6	3 917,6	4 577,8	4 577,8	4 805,0
Revenus publicitaires et commandites	36,8	53,6	47,6	46,7	50,0	50,0
Revenus d'intérêts	26,9	20,9	24,1	34,3	25,5	35,0
Autres revenus (Gratuités)	162,7	29,2	146,0	5,5	30,3	263,3
Gain sur cession d'immobilisations		6,0	(0,3)			
Total	3 494,7	4 084,8	4 416,4	5 055,6	5 201,6	5 388,3

Dépenses par objets

(en milliers de dollars)

	Réel comparatif 2015	Réel comparatif 2016	Réel comparatif 2017	Prévisions 2018	Budget comparatif 2018	Budget 2019
Rémunération et cotisations de l'employeur	2 571,0	2 949,0	3 162,8	3 503,5	4 100,0	3 940,9
Transport et communication	111,2	100,7	118,7	131,8	244,6	201,4
Services professionnels	184,2	23,9	112,7		-	
Services techniques et autres	54,3	233,0	388,6	132,3	222,0	454,3
Location, entretien et réparation	45,6	38,5	40,0	29,8	17,7	43,7
Biens non durables	123,5	124,8	84,1	77,1	136,2	147,8
Autres objets	263,8	96,4	128,0	216,8	181,1	300,2
Frais liés au plan d'action		340,6	178,9	271,6	300,0	300,0
Total	3 353,6	3 906,9	4 213,8	4 362,9	5 201,6	5 388,3
Surplus (déficit)	141,1	177,9	202,6	692,7	-	-
Affectation surplus	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) net	141,1	177,9	202,6	692,7	-	-
Surplus (déficit) cumulé	804,9	982,8	1 185,4	1 878,1	1 208,7	1 878,1

Budget 2019

Dépenses par catégories d'emplois

	(en milliers de dollars)				
	Budget comparatif 2015	Budget comparatif 2016	Budget comparatif 2017	Budget comparatif 2018	Budget 2019
Rémunération et cotisations de l'employeur					
Cadres de gestion	757,7	695,7	804,4	832,8	925,0
Sous-total — Cadres	757,7	695,7	804,4	832,8	925,0
Cols blancs	1 710,0	2 177,1	2 125,4	2 620,4	2 492,6
Professionnels	281,7	589,7	540,8	646,8	523,3
Total	2 749,4	3 462,5	3 470,6	4 100,0	3 940,9

Budget 2019 – Variations de l'effectif par catégories d'emplois

	Années-personnes				
	Budget comparatif 2015	Budget comparatif 2016	Budget comparatif 2017	Budget comparatif 2018	Budget 2019
Rémunération et cotisations de l'employeur					
Cadres de gestion	5,0	5,0	6,0	6,0	6,6
Sous-total — Cadres	5,0	5,0	6,0	6,0	6,6
Cols blancs	23,8	31,8	30,7	35,1	33,1
Professionnels	3,0	6,0	5,0	6,0	5,0
Total	31,8	42,8	41,7	47,1	44,7

Principaux écarts 2019 vs 2018 - Revenus

Principaux écarts - volet des revenus

(en milliers de dollars)

	Conseil municipal	Conseil d'agglomération	Total
Comparatif 2018	-	4 577,8	4 577,8
Ajustement de la contribution requise en fonction des coûts supplémentaires prévus :			-
Ajustements des salaires et mouvement de main d'œuvre		209,9	209,9
Divers		17,3	17,3
			-
			-
			-
			-
Variation totale	-	227,2	227,2
Budget 2019	-	4 805,0	4 805,0

Principaux écarts 2019 vs 2018 - Dépenses

Principaux écarts - volet des dépenses

(en milliers de dollars)

	Conseil municipal	Conseil d'agglomération	Total
Comparatif 2018	-	5 201,6	5 201,6
Frais d'élections pour 2019		140,0	140,0
Réduction des salaires suite au transfert au SPVM des activités de remorquage		(266,7)	(266,7)
Ajustement de salaires pour augmentations et changements au niveau de la main-d'œuvre		107,6	107,6
Augmentation de l'amortissement suite à la capitalisation de plusieurs actifs		40,0	40,0
Augmentation des jetons émis aux comités et au CA		45,0	45,0
Achats prévus de vêtements pour les inspecteurs		49,9	49,9
Divers		70,9	70,9
Variation totale	-	186,7	186,7
Budget 2019	-	5 388,3	5 388,3

Bureau du taxi

Commission sur les
finances et l'administration

Le 8 Novembre 2018

4949 rue Molson
Montréal (Québec)
H1H 3Y6
514 280-6600

Denis Larocque
Directeur de l'administration
514 280-3807
Denis.larocque@ville.montreal.qc.ca



Dossier # : 1182904004

Unité administrative responsable : Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe

Niveau décisionnel proposé : Conseil d'agglomération

Projet : -

Objet : Approuver le budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal

de déposer, à l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018, pour approbation à son assemblée extraordinaire du 29 novembre 2018, le budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal.

Signé par Benoit DAGENAIS **Le** 2018-11-05 11:57

Signataire : Benoit DAGENAIS

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION**Dossier # :1182904004**

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal

CONTENU**CONTEXTE****DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)****DESCRIPTION**

Voir le budget 2019 du Conseil des Arts de Montréal en pièce jointe.

JUSTIFICATION**ASPECT(S) FINANCIER(S)****DÉVELOPPEMENT DURABLE****IMPACT(S) MAJEUR(S)****OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION****CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)****CONFORMITÉ 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

Lynne TRÉPANIÉ
Conseillère analyse - contrôle de gestion

Tél : 514-872-5898
Télécop. : 514-872-5655

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-11-05

Nancy SINCLAIR
Chef de division - Soutien au greffe et
adjointe au directeur

Tél : 514 872-2636
Télécop. : 514 872-5655

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves SAINDON
Greffier et directeur

Tél : 514 872-3007
Approuvé le : 2018-11-05



CONSEIL DES ARTS DE MONTRÉAL

Prévisions budgétaires

2019



1

Fondation de Danse Margie Gillis

Danseuse : Susan Paulson

Photo : Michael Slobodian

2

Complexe R

Ebnflöh au 33^e Grand Prix du Conseil des arts de Montréal

Photo : Alex Paillon

3

Proust

OMNIBUS

Avec Pascal Contamine, Jean Asselin, Réal Bossé,

Isabelle Brouillette et Nathalie Claude

Photo : Catherine Asselin-Boulangier



1 2
3





4



5



6

TABLE DES MATIÈRES

5	La mission du Conseil des arts de Montréal
5	Au service des artistes professionnels de notre métropole
6	Un modèle de soutien pour la vitalité artistique
7	Les comités du Conseil
8	Les priorités stratégiques du Conseil des arts de Montréal
10	Un aperçu de nos réalisations en 2018
13	Les orientations du Conseil en 2019 et la contribution de la Ville de Montréal
14	Conclusion
15	Budget modifié 2018 et projet de budget 2019

4

5 minutes avec...

Cie les soeurs Schmutt
Avec Anne-Flore de Rochambeau
Photo : Robin Pineda Gould

5

Tendre

Créations Estelle Claretton
Avec Katia Petrowick et Brice Noeser
Photo : Stéphane Najman

6

Le Mobile

La marche du crabe
Avec Erin Drumheller, Simon Fournier,
Nadine Louis, Teo Spencer
Photo : Maxim Paré Fortin



7
8 9



LA MISSION DU CONSEIL DES ARTS DE MONTRÉAL

Fondé en 1956, le Conseil des arts de Montréal repère, accompagne, soutient et reconnaît l'excellence dans la création, la production et la diffusion artistiques professionnelles sur l'ensemble de l'île de Montréal.

Le Conseil mise sur son expertise, son dynamisme, son esprit d'innovation, sa gouvernance et sa capacité à rassembler, ainsi que sur des échanges soutenus avec le milieu artistique, les citoyens et les partenaires municipaux, gouvernementaux et économiques.

AU SERVICE DES ARTISTES PROFESSIONNELS DE NOTRE MÉTROPOLE

Près de 500 organismes et collectifs artistiques professionnels bénéficient de plusieurs formes de soutien du Conseil. En plaçant les organismes et les collectifs au centre de son écosystème, le Conseil peut répondre à leurs besoins dans une perspective de développement continu, à chacune des étapes de leur évolution.

7

Ulysse

Compagnie musicale La Nef

Photo : Pierre-Alexandre Saint-Yves

8

À la douleur que j'ai

Compagnie Virginie Brunelle

Interprètes : Isabelle Arcand et Milan Panet-Gigon

Photo : Chris Randle

9

L'Épicerie Musicale

De Jérôme Minière

Une production les Escales improbables de Montréal

Photo : Edith Vignola

UN MODÈLE DE SOUTIEN POUR LA VITALITÉ ARTISTIQUE

Le Conseil des arts de Montréal détient un modèle de soutien aux arts qui va au-delà des programmes réguliers de subventions. Ce modèle qui se renouvelle pour répondre aux besoins d'un milieu artistique foisonnant implique la participation de près de 200 partenaires privés et publics afin de bien accompagner l'expression de la vitalité artistique d'ici.

L'offre du Conseil comprend :

Le programme *Conseil des arts de Montréal en tournée* offert depuis 1983 et qui donne accès aux citoyens de l'île à des spectacles, des projections et des expositions d'artistes professionnels.

Des initiatives ciblées pour favoriser la diversité culturelle et l'inclusion dans les arts (bourses, stages, résidences).

Un soutien au fonctionnement (aide au projet ou soutien de deux ou quatre ans).

Une vingtaine de résidences de création ou de cocréation avec des citoyens.

Des studios de création accessibles et professionnels à la Maison du Conseil.

Des services d'accompagnement et de conseils pour guider les artistes nouveaux arrivants.

Des programmes de formation et des ateliers sur des enjeux actuels en art offerts par des experts.

Des stages rémunérés dans différents milieux culturels de l'île.

Le programme de jumelage GO.-CA entre des organismes artistiques et des gens d'affaires.

Des bourses de création offertes par le milieu des affaires.

Des services, programmes et stages pour développer la culture philanthropique dans le milieu des arts.

Une dizaine de prix, dont le Grand Prix du Conseil des arts de Montréal pour reconnaître l'excellence artistique.

LES COMITÉS DU CONSEIL

La composition des comités du Conseil des arts de Montréal répondent à des principes d'équité en matière de diversité culturelle, de parité homme-femme et d'intergénérationnel.

Le conseil d'administration

Le Conseil des arts de Montréal est formé de 21 membres issus majoritairement du milieu des arts, mais aussi des secteurs de l'éducation et des affaires. Le trésorier de la Ville ou l'adjoint qu'il désigne par écrit est d'office le trésorier du Conseil. Un membre observateur est également nommé par la Ville. Tous sont domiciliés sur l'île de Montréal et œuvrent bénévolement au sein du Conseil.

C'est le Conseil d'agglomération de Montréal qui a pour responsabilité de nommer les membres et de désigner parmi ceux-ci un président et deux vice-présidents. Les membres ont un mandat de trois ans renouvelable une seule fois.

Les membres du conseil d'administration du Conseil des arts de Montréal

Agathe Alie
Gideon Arthurs
Jennifer Bourdages
Hannah Claus
Ben Marc Diendéré
Jocelyn Dion
Nadia Drouin
Marie-Christine Dufour
Karla Étienne
Madeleine Féquière
Eric Fournier
Sylvie François
Nadine Gomez
Katia Grubisic
Francis Guimond
Dany Laferrière*
Philippe Lambert
Suzanne Laverdière**
Nathalie Maillé***
Charles Milliard
Jan-Fryderyk Pleszczyński
Hughes Sweeney
Johanne Turbide

Le Conseil compte aussi différents comités ayant chacun une mission d'aide et de conseil au sujet de différents aspects de la gestion du Conseil. Ces comités sont:

Le comité exécutif

Jan-Fryderyk Pleszczyński, président
Madeleine Féquière, vice-présidente
Hughes Sweeney, vice-président
Karla Étienne, représentante des présidents de comités sectoriels
Jocelyn Dion, trésorier
Nathalie Maillé, directrice générale

Le comité d'audit

Johanne Turbide, présidente
Jocelyn Dion
Francis Guimond

Le comité de gouvernance et de nominations

Agathe Alie, présidente
Gideon Arthurs
Karla Étienne

Le comité de développement et de communications

Ben Marc Diendéré, président
Marie-Christine Dufour
Charles Milliard
Marie-Françoise Hervieu (membre externe)

Le comité arts et philanthropie

Madeleine Féquière, présidente
Ben Marc Diendéré
Sylvie Cordeau (membre externe)
Éric Gosselin (membre externe)
Liette Lamonde (membre externe)

Le comité des arts autochtones (depuis le 19 mars 2018)

Hannah Claus, présidente
Moe Clark
Dayna Danger
André Dudemaine
Skawennati Fragnito
Carla Hemlock
Dave Jenniss
Lara Kramer
Emilie Monnet
Nadia Myre
Nadine St-Louis
Reaghan Tarbell
Asinnajaq Weetaluktuk

Le comité des présidents sectoriels

Les présidents sectoriels sont des membres du conseil d'administration et ils dirigent les comités d'évaluation sectoriels pour chaque discipline artistique que le Conseil soutient : arts du cirque et arts de rue, arts numériques, arts visuels, cinéma et vidéo, danse, littérature, musique, nouvelles pratiques artistiques/ secteur pluridisciplinaire et théâtre.

Jennifer Bourdages (musique)
Marie-Christine Dufour (nouvelles pratiques artistiques et diffusion pluridisciplinaire)
Nadia Drouin (arts du cirque et arts de rue)
Karla Étienne (danse)
Sylvie François (arts visuels)
Nadine Gomez (cinéma)
Katia Grubisic (littérature)
Philippe Lambert (théâtre)
Hughes Sweeney (arts numériques)

Les comités d'évaluation sectoriels

Les comités d'évaluation regroupent plus d'une soixantaine d'artistes et d'entrepreneurs culturels qui se réunissent pour analyser les demandes de subventions trois fois par année. Chaque membre doit adhérer au code d'éthique qui encadre le processus d'évaluation.

* membre honoraire

** membre observateur

*** La directrice générale est Secrétaire du Conseil et n'a pas de droit de vote

LES PRIORITÉS STRATÉGIQUES DU CONSEIL DES ARTS DE MONTRÉAL

Le plan stratégique *Maximiser l'impact du Conseil des arts de Montréal pour l'excellence artistique professionnelle montréalaise*, élaboré dans le cadre de la nouvelle politique de développement culturel de Montréal présente des priorités qui permettent au Conseil d'appuyer le développement du milieu artistique professionnel d'ici 2020 :

1

INCLUSION — Miser sur l'équité et la représentativité

Le Conseil culmine près de 15 ans d'actions pour favoriser la diversité culturelle dans les arts, il souhaite adopter une approche inclusive qui prendra en considération les besoins des artistes issus des groupes sous-représentés dans notre société.

- 1.1 Renforcer les liens avec les créateurs des communautés autochtones.
- 1.2 Favoriser la diversité culturelle, incluant la diversité des pratiques, dans tous les secteurs artistiques.
- 1.3 Reconnaître l'apport des créateurs anglophones à la vitalité artistique montréalaise.
- 1.4 Viser une plus grande équité intergénérationnelle et appuyer la transmission (relève, compagnies intermédiaires, successions).
- 1.5 Repérer, reconnaître et soutenir les pratiques dites inclusives qui favorisent l'implication des artistes et des travailleurs culturels et l'accessibilité aux arts et à la culture (les pratiques artistiques, de gestion et pour les publics sous-représentés).
- 1.6 Favoriser l'atteinte d'un meilleur équilibre entre les genres, notamment pour la parité homme-femme, dans le milieu artistique.
- 1.7 Alimenter la réflexion sur le patrimoine immatériel et déterminer les champs d'intervention possibles pour le Conseil.
- 1.8 Veiller à un meilleur équilibre dans l'allocation du soutien au fonctionnement.

2

RAYONNEMENT — Reconnaître et soutenir la présence des artistes dans les quartiers et favoriser la diffusion locale et internationale

Avec le programme *Conseil des arts de Montréal en tournée*, le Conseil présente depuis 35 ans sur l'île de Montréal les œuvres de centaines d'artistes aux citoyens. Le Conseil veut accroître et valoriser les événements artistiques qui émanent des communautés.

- 2.1 Accroître et valoriser les initiatives locales – arrondissements et municipalités.
- 2.2 Augmenter le soutien à la diffusion locale et nationale – tournées et résidences.
- 2.3 Devenir un partenaire sur le territoire montréalais pour renforcer les liens entre le milieu artistique et de l'éducation.
- 2.4 Favoriser le rayonnement international des artistes montréalais.
- 2.5 Poursuivre la tenue d'activités de reconnaissance – Grand Prix et autres.

3

CULTURE D'INNOVATION — Identifier et soutenir les nouvelles pratiques et la R & D

Le Conseil veut rester à l'affût des nouvelles façons de faire dans le milieu artistique pour soutenir les pratiques novatrices et favoriser l'appropriation du numérique dans toutes les disciplines. Le Conseil vise par ailleurs à montrer à quel point l'art joue un rôle déterminant dans le quotidien des citoyens.

- 3.1** Reconnaître et soutenir les nouvelles pratiques novatrices dans les organismes (pratiques artistiques, modèles de gestion, R & D).
- 3.2** Favoriser l'appropriation du numérique à tous les niveaux.
- 3.3** Développer un discours sur la valorisation des arts.

4

RENFORCER NOTRE RÔLE DE CATALYSEUR

Le Conseil joue un rôle de levier incontestable à Montréal de par sa proximité avec les artistes professionnels.

- 4.1** Faire davantage de repérage.
- 4.2** Accroître et reconnaître de façon formelle l'accompagnement aux artistes et organismes.
- 4.3** Miser sur les services disponibles à la Maison du Conseil.
- 4.4** Encourager les partenariats – entrepreneuriat, affaires, associations, grandes institutions, économie sociale, etc.
- 4.5** Viser le développement d'une culture philanthropique forte au sein du milieu artistique montréalais.
- 4.6** Repenser l'organisation du travail à l'interne.
- 4.7** Mesurer l'impact de nos actions sur le milieu artistique montréalais.

2018 | UNE PREMIÈRE ANNÉE DE DÉPLOIEMENT

L'année 2018 fut consacrée aux efforts de déploiement du plan stratégique du Conseil des arts de Montréal. Ceci a donné lieu à l'élaboration et à la mise en œuvre de projets pilote, d'une quinzaine d'évènements de formation et d'activités. Fort de l'augmentation de 2,5 millions octroyée par l'administration Plante-Dorais, le Conseil des arts de Montréal a ainsi stimulé le développement des artistes professionnels montréalais en injectant plus de 2 millions de dollars directement dans ses programmes reliés à ses priorités stratégiques. La première année de mise en œuvre de ce plan d'action a mené à plusieurs réalisations :

INCLUSION

Miser sur l'équité et la représentativité

— 810 000 \$

AUTOCHTONIE

- Accueil de l'artiste autochtone Hannah Claus au sein du conseil d'administration.
- Création du comité des arts autochtones avec des représentants d'artistes et d'organismes autochtones montréalais et vivant hors de l'île. Ce comité établit de manière autonome ses objectifs, ses modes d'action et la liste de ses membres pour guider le Conseil dans les choix et les actions à prendre.
- Création et embauche pour un poste de chargée de projets –arts autochtones.
- Sous recommandation du comité des arts autochtones, augmentation du financement d'organismes autochtones.
- Chantier de réflexion sur l'appropriation culturelle avec les membres du CA dans l'optique de se doter d'une politique d'équité en 2019 pour l'ensemble des groupes d'artistes sous-représentés.

DIVERSITÉ CULTURELLE

- Bonification du programme de stages rémunérés démART-Mtl destiné aux artistes professionnels et aux travailleurs culturels issus de la diversité culturelle, nouveaux arrivants ou de première génération.
- Publication et lancement de l'étude *Pratiques professionnelles en arts visuels issues de l'autochtonie et de la diversité à Montréal* de Jean-Philippe Uzel, professeur au département d'histoire de l'art de l'Université du Québec à Montréal lors d'une journée thématique sur l'inclusion en présence d'une centaine de chercheurs, d'artistes et de praticiens du milieu des arts visuels montréalais.

- Réalisation de l'étude dans le secteur de la musique *Pour une plus grande équité culturelle* afin d'assurer une meilleure représentativité et un soutien équitable des musiciens professionnels montréalais issus de la diversité culturelle.
- Création du prix Coup de cœur Conseil des arts de Montréal/Syli d'or, en collaboration avec les Nuits d'Afrique pour favoriser une meilleure représentativité des artistes et des pratiques musicales afro descendantes.
- Bonification du prix Coup de cœur Conseil des arts de Montréal/MUZ et du Prix de la diversité en musique, en partenariat avec Arte Musica, le Centre des musiciens du monde, Mondial Montréal, la Place des Arts, Radio-Canada et Vision Diversité pour mieux mettre en lumière les expressions musicales de la métropole.
- Recrutement de membres *ad hoc* pour chaque courant de pratiques artistiques en musique et dans les autres disciplines afin d'accroître la représentativité des artistes issus de la diversité dans les comités d'évaluation et assurer un processus d'évaluation équitable des demandes de subventions.

RECONNAÎTRE L'APPORT DES CRÉATEURS ANGLOPHONES À LA VITALITÉ ARTISTIQUE MONTRÉLAISE

- Après un examen des écarts de financement envers des organismes soutenus au fonctionnement et en tournée, augmentation du financement d'organismes anglophones afin de favoriser l'équité.

PRATIQUES INCLUSIVES

- Après un examen des écarts de financement envers des organismes soutenus au fonctionnement ayant un mandat intégrant les pratiques inclusives et proposant des activités exemplaires en matière d'inclusion, augmentation du financement d'organismes.
- Formation en *représentations décontractées* offerte au milieu artistique, en partenariat avec le British Council.
- Augmentation du financement d'organismes pour la réalisation de *représentations décontractées* durant la saison culturelle 2018-2019.
- Soutien accordé aux organismes Mai(g)wenn et les Orteils, Les Productions des Pieds des Mains, Les Muses, Joe, Jack et John qui, par leurs missions et activités, favorisent les pratiques inclusives avec diverses clientèles (acteurs professionnels ayant une déficience intellectuelle ou issus de diverses communautés ethniques et culturelles, artistes vivant une situation de déficience intellectuelle, trouble du spectre de l'autisme, limitations physiques ou sensorielles) et partenaires du cabaret Singulier Pluriel, une initiative de l'Association du Québec pour l'intégration sociale et Le Support – Fondation de la déficience intellectuelle.

PARITÉ HOMME-FEMME

- Soutien à MUTEK, seul partenaire non européen du projet *KEYCHANGE ::AMPLIFY*, fondé au Royaume-Uni, et point d'ancrage dans les Amériques pour la réalisation d'une étude sur la place des femmes dans les arts numériques à Montréal, et réalisation d'un symposium de deux jours comprenant des activités de réseautage, activités professionnelles, impliquant le réseau québécois et pancanadien d'artistes, des industries, des institutions, des universitaires et des partenaires locaux.
- Soutien accordé à ESPACE GO pour le projet de chantier de réflexion féministe sur les enjeux actuels de la création théâtrale au féminin et féministe ayant pour but de rendre visible la contribution des femmes aux avancées des pratiques en théâtre et d'accélérer la prise de conscience sur la nécessité de valoriser ce potentiel.

RAYONNEMENT

Reconnaître et soutenir la présence des artistes dans les quartiers et favoriser la diffusion locale et internationale
— 750 000 \$

DIFFUSION LOCALE

- Investissement de 500 000 \$ au programme *Conseil des arts de Montréal en tournée* et augmentation de 25 % des représentations offertes aux citoyens.

RAYONNEMENT INTERNATIONAL

- Financement d'une première délégation de sept (7) organismes artistiques montréalais pour le projet pilote de mission internationale à Lyon dans le cadre des Entretiens Jacques Cartier.

ACTIVITÉS DE RECONNAISSANCE

- Révision des critères du Prix de la diversité en danse, dorénavant le prix Envol pour valoriser la diversité des pratiques et les pratiques inclusives dans le cadre des Prix de la danse de Montréal.
- Création du Prix de la diversité culturelle en arts visuels.
- Début du chantier pour le bilan de l'ensemble des prix remis par le Conseil.

CULTURE D'INNOVATION

Identifier et soutenir les nouvelles pratiques et la R&D
— 80 000 \$

PRATIQUES INNOVANTES

- Participation de près d'une centaine de représentants d'organismes et de collectifs artistiques montréalais à un événement sur les initiatives innovantes d'acteurs du milieu et sur les besoins en formation. Activité en collaboration avec la Fondation J.A Bombardier et de Culture pour tous.

APPROPRIATION DU NUMÉRIQUE

- Poursuite et bonification des soirées Composite en collaboration avec le festival Chromatic.
- Lancement et contribution financière à la résidence de recherche/création et intelligence artificielle pour artiste ou collectif d'artistes montréalais de toute discipline, en partenariat avec l'Office national du film du Canada, le Partenariat du Quartier des spectacles et Element AI.

VALORISATION DES ARTS

- Partenariat pro bono avec l'entreprise spécialisée en sondage Léger pour mieux connaître l'impact des arts pour les citoyens de l'île de Montréal.

RENFORCER NOTRE RÔLE DE CATALYSEUR

— 460 000 \$

CULTURE PHILANTHROPIQUE

- Tenue de la *Journée de la philanthropie en culture : les premiers pas*, dédiée à l'initiation à la philanthropie culturelle, une initiative issue des Conversations philanthropiques, en culture en partenariat avec l'École supérieure de Ballet du Québec.
- Poursuite des partenariats avec des acteurs privés pour le soutien d'artistes montréalais : Bourse des Mécènes investis pour les arts et Bourses Création Jazz.
- Poursuite et augmentation du nombre de stages rémunérés en gestion philanthropique culturelle au sein des organismes artistiques montréalais, en partenariat avec la Caisse Desjardins de la culture, HEC Montréal et la Faculté de l'Éducation permanente de l'Université de Montréal.

PARTENARIATS

- Partenariat avec l'École nationale de théâtre du Canada (ÉNT) dans le cadre de son programme *Artistes autochtones en résidence*.
- Poursuite des discussions avec le Conseil des arts et des lettres du Québec pour la création d'un partenariat permettant le soutien des initiatives artistiques locales dans les arrondissements et municipalités de l'île.

ORGANISATION DU TRAVAIL À L'INTERNE

- Développement des compétences du personnel à l'occasion des formations *Communication optimale et le travail d'équipe* et *Harcèlement psychologique*.
- Séances de travail pour maximiser la collaboration entre les directions dans un contexte de croissance.
- Poursuite du développement et de l'implantation de la plateforme de dépôt et gestion des subventions en ligne ORORA.

2019 | LES ORIENTATIONS DU CONSEIL ET LA CONTRIBUTION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Avec une contribution de la Ville de Montréal qui s'élève à 18 450 000 \$, le Conseil déploiera ses efforts autour de différentes orientations.

ORIENTATIONS

Poursuite du chantier de réflexion pour l'adoption d'une politique d'équité

Soutien au fonctionnement avec le programme général d'aide financière – aide au fonctionnement au bisannuel.

Poursuite de la bonification du programme *Conseil des arts de Montréal en tournée*.

Déploiement du programme de soutien aux initiatives locales, en collaboration avec le Conseil des arts et des lettres du Québec.

Développement de partenariats avec les grandes institutions artistiques montréalaises.

REVENUS EN 2019

Contribution financière de la Ville et de l'agglomération de Montréal :

— 18 450 000 \$

Contributions des partenaires publics, parapublics ou privés :

— 235 000 \$

Revenus événements de prix :

— 95 000 \$

Intérêts sur placements :

— 130 000 \$

DÉPENSES EN 2019

Au chapitre des dépenses, 11 638 260 \$ seront consacrés au soutien par le programme général d'aide financière, tandis que les programmes reliés aux initiatives stratégiques se partageront 1 317 603 \$.

Les initiatives territoriales auront 2 652 650 \$ pour le programme Conseil des arts de Montréal en tournée, le programme de résidences et les initiatives locales. Nous maintenons à moins de 14 % du budget total les frais de gestion et d'opération des différents programmes.

Le Conseil est à préciser son plan de communication, qui tiendra compte des priorités identifiées et qui prévoit une refonte de son site Internet (artsmontreal.org). Le Conseil donne accès à l'information relative à ses divers programmes en offrant différents outils de communication, notamment le bulletin d'information Focus diffusé par courriel à ses abonnés, le portail Arts Affaires de Montréal (montrealart-saffaires.org) et le site Artère (artere.qc.ca) (en partenariat avec le Forum jeunesse de l'île de Montréal, la Ville de Montréal.).

Les citoyens peuvent accéder au site artsmontreal.org/fr/tournee pour connaître la saison d'événements artistiques du *Conseil des arts de Montréal en tournée*.

Le Conseil émet fréquemment des communiqués de presse pour informer les médias et les clientèles cibles de récents développements : attributions de subventions, remise de prix et de bourses, nominations de nouveaux membres, etc. Le Conseil est présent sur les médias sociaux : Facebook (9 469 abonnés), Twitter (17 025), LinkedIn (5 178), et Instagram (1 477 abonnés). Le Conseil des arts de Montréal rend également compte de ses activités dans un rapport annuel publié en juin. Ce dernier présente les états financiers vérifiés par le Vérificateur général de la Ville de Montréal.

CONCLUSION

Le Conseil des arts de Montréal est plus que jamais un allié de premier plan des organismes et collectifs artistiques de l'île. Par ses programmes et ses partenariats, il accompagne le milieu dans son développement et par sa proximité, il reste à l'écoute des besoins pour orienter ses actions. En 2019, le Conseil continuera à déployer son plan d'action afin d'appuyer le rayonnement des artistes professionnels sur le territoire montréalais tout en contribuant à la qualité de vie des citoyens.

SOMMAIRE DU BUDGET

Exercice 2018 et 2019

	Notes	Budget	Budget modifié	Réel estimé	Variation	Notes	Budget Projet	Variation (budget-réel)	
		2018	2018	2018	2018		2019	2019 vs 2018	
		\$	\$	\$	\$		\$	%	\$
REVENUS									
Contribution de l'agglomération de Montréal		16 950 000 \$	16 950 000 \$	16 950 000 \$	- \$	7	18 450 000 \$	97,57%	1 500 000 \$
Contributions des partenaires	1	189 000 \$	154 082 \$	154 082 \$	- \$	8	235 000 \$	1,24%	80 918 \$
Événements de prix		90 000 \$	93 155 \$	93 155 \$	- \$		95 000 \$	0,50%	1 845 \$
Appropriation du surplus non affecté		- \$	- \$	- \$	- \$		- \$		- \$
Intérêts sur placements	2	100 000 \$	130 000 \$	130 000 \$	- \$	9	130 000 \$	0,69%	0 \$
Autres revenus		- \$	- \$	- \$	- \$		- \$		0 \$
Parainage fiscal		- \$	- \$	- \$	- \$		- \$		0 \$
TOTAL - REVENUS		17 329 000 \$	17 327 237 \$	17 327 237 \$	- \$		18 910 000 \$	100,0%	1 582 763 \$
SUBVENTIONS RELIÉES AUX PROGRAMMES									
Initiatives stratégiques	3	1 268 500 \$	1 102 701 \$	1 102 701 \$	- \$	10	1 317 603 \$	6,97%	214 902 \$
Initiatives territoriales		2 050 000 \$	2 077 563 \$	2 077 563 \$	- \$	11	2 652 650 \$	14,03%	575 087 \$
Programme général	4	11 068 260 \$	11 118 260 \$	11 118 260 \$	- \$	12	11 638 260 \$	61,55%	520 000 \$
Parrainage fiscal		- \$	- \$	- \$	- \$		- \$		0 \$
Maison du Conseil des arts		81 159 \$	89 785 \$	89 785 \$	- \$	13	107 727 \$	0,57%	17 942 \$
Les prix	5	289 000 \$	343 896 \$	343 896 \$	- \$	14	323 000 \$	1,71%	(20 896) \$
Autres actions	6	175 000 \$	200 000 \$	200 000 \$	- \$	15	225 000 \$	1,19%	25 000 \$
Total des programmes		14 931 919 \$	14 932 205 \$	14 932 205 \$	- \$		16 264 240 \$	86,01%	1 332 035 \$
Administration		2 397 081 \$	2 395 032 \$	2 395 032 \$	- \$	16	2 645 760 \$	13,99%	250 728 \$
TOTAL - DÉPENSES		17 329 000 \$	17 327 237 \$	17 327 237 \$	- \$		18 910 000 \$	100,0%	1 582 763 \$
Exédent des produits et des charges		- \$	- \$	- \$	- \$		- \$		1 582 763 \$

SUBVENTIONS RELIÉES AUX PROGRAMMES

Exercice 2018 et projet de budget 2019

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
<u>INITIATIVES STRATÉGIQUES</u>					
Outiller la relève artistique montréalaise	186 000\$	38 000\$	38 000\$	178 000\$	140 000\$
DémArt	175 000\$	150 000\$	150 000\$	150 000\$	0\$
Initiatives communautés autochtones	200 000\$	200 000\$	200 000\$	200 000\$	0\$
Pratiques inclusives	200 000\$	140 000\$	140 000\$	140 000\$	0\$
Parité homme-femme	0\$	50 000\$	50 000\$	50 000\$	0\$
Diversité culturelle	317 000\$	348 840\$	348 840\$	399 000\$	50 160\$
Philanthropie	163 500\$	143 500\$	143 500\$	163 500\$	20 000\$
Consultations du milieu	15 000\$	15 000\$	15 000\$	15 000\$	0\$
Évènements de concertation	12 000\$	17 361\$	16 192\$	22 103\$	4 742\$
	1 268 500\$	1 102 701\$	1 101 532\$	1 317 603\$	214 902\$
<u>INITIATIVES TERRITORIALES</u>					
Tournées	1 685 000\$	1 702 913\$	1 702 913\$	2 203 000\$	500 087\$
Résidences					
locales	289 500\$	374 650\$	374 650\$	449 650\$	75 000\$
nationales	35 000\$				0\$
internationales	40 500\$				-
	2 050 000\$	2 077 563\$	2 077 563\$	2 652 650\$	575 087\$
<u>PROGRAMME GÉNÉRAL</u>					
Programme général	10 933 260\$	10 983 260\$	10 983 260\$	11 433 260\$	450 000\$
Échanges culturels	135 000\$	135 000\$	135 000\$	205 000\$	70 000\$
	11 068 260\$	11 118 260\$	11 118 260\$	11 638 260\$	520 000\$
<u>MAISON DU CONSEIL DES ARTS DE MONTRÉAL</u>					
	81 159\$	89 785\$	89 785\$	107 727\$	17 942\$

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
LES PRIX					
Grand prix du Conseil	220 000\$	259 896\$	259 896\$	239 000\$	(20 896\$)
Prix et bourses philanthropie	14 000\$	15 000\$	15 000\$	15 000\$	0\$
Prix de la danse et de l'inclusion	20 000\$	20 000\$	20 000\$	20 000\$	0\$
Prix Caisse de la Culture	5 000\$	5 000\$	5 000\$	5 000\$	0\$
Prix coup de cœur du CAM COOP vidéo		3 000\$	3 000\$	3 000\$	0\$
Prix de la diversité en cinéma		1 500\$	1 500\$	1 500\$	0\$
Prix de la diversité en arts visuels		10 000\$	10 000\$	10 000\$	0\$
Prix des libraires		12 000\$	12 000\$	12 000\$	0\$
Prix Met bleu	6 000\$	3 000 \$	3 000\$	3 000\$	0\$
Prix jeunesse Quebec Writer's federation	5 000\$	2 000 \$	2 000\$	2 000\$	0\$
Arista (jeune entrepreneur)	4 000\$	1 500 \$	1 500\$	1 500\$	0\$
Bourse Création Jazz	5 000\$	10 000 \$	10 000\$	10 000\$	0\$
Prix EDI (Equity diversity and inclusion)	10 000\$	1 000 \$	1 000\$	1 000\$	0\$
	289 000\$	343 896\$	343 896\$	323 000\$	(20 896\$)
AUTRES ACTIONS					
Système intégré de gestion et de dépôt en ligne	45 000\$	45 000\$	45 000\$	45 000\$	0\$
Billets - événements culturels	80 000\$	105 000\$	105 000\$	130 000\$	25 000\$
Promotion et publicité	25 000\$	25 000\$	25 000\$	25 000\$	0\$
Frais de tournée	25 000\$	25 000\$	25 000\$	25 000\$	0\$
	175 000\$	200 000\$	200 000\$	225 000\$	25 000\$

DÉTAIL DU BUDGET ADMINISTRATION

Exercice 2018 et projet de budget 2019

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
Traitements	1 845 381\$	1 722 502\$	1 722 502\$	2 002 270\$	279 768\$
Charges sociales	270 000\$	283 500\$	283 500\$	304 790\$	21 290\$
Transport et communications	120 000\$	130 143\$	130 143\$	133 500\$	3 357\$
Services professionnels	132 000\$	185 000\$	185 000\$	143 000\$	(42 000\$)
Location, entretien et réparations	8 700\$	47 000\$	47 000\$	31 000\$	(16 000\$)
Biens non durables	11 000\$	11 887\$	11 887\$	13 200\$	1 313\$
Achat d'équipement	10 000\$	15 000\$	15 000\$	18 000\$	3 000\$
	2 397 081\$	2 395 032\$	2 395 032\$	2 645 760\$	250 728\$

ADMINISTRATION — Maison du Conseil des arts de Montréal

DÉTAIL DU BUDGET

Exercice 2018 et projet de budget 2019

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
REVENUS					
Revenus d'exploitation	182 175\$	187 000\$	187 000\$	193 000\$	6 000\$
Contribution du Conseil des arts	81 159\$	89 785\$	89 785\$	107 727\$	17 942\$
	263 334\$	276 785\$	276 785\$	300 727\$	23 942\$
DÉPENSES					
Traitements	144 634\$	154 672\$	154 672\$	171 314\$	16 642\$
Charges sociales	26 300\$	26 300\$	26 300\$	27 800\$	1 500\$
Transport et communications	7 000\$	7 000\$	7 000\$	7 000\$	0\$
Services professionnels	62 100\$	62 813\$	62 813\$	64 813\$	2 000\$
Location, entretien et réparations	11 500 \$	11 500\$	11 500\$	12 500 \$	1 000\$
Biens non-durables	6 800 \$	7 500\$	7 500\$	7 300 \$	(200\$)
Achat d'équipement	5 000\$	7 000\$	7 000\$	10 000\$	3 000\$
	263 334\$	276 785\$	276 785\$	300 727\$	23 942\$

Annexe I

DÉTAIL DU BUDGET ADMINISTRATION

Exercice 2018 et projet de budget 2019

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
<u>TRAITEMENTS</u>					
Salaires	1 839 881\$	1 717 002\$	1 717 002\$	1 996 770\$	279 768\$
Surtemps	1 500 \$	1 500\$	1 500\$	1 500 \$	0\$
Allocations	4 000 \$	4 000\$	4 000\$	4 000 \$	0\$
	1 845 381\$	1 722 502\$	1 722 502\$	2 002 270\$	279 768\$
<u>CHARGES SOCIALES</u>					
Régime des rentes du Québec	53 400\$	65 500\$	65 500\$	69 000\$	3 500\$
Assurance-emploi	18 500\$	20 000\$	20 000\$	24 990\$	4 990\$
Régime québécois d'assurance parentale	9 400\$	12 000\$	12 000\$	13 200\$	1 200\$
Financement des programmes de santé	61 700\$	65 000\$	65 000\$	61 200\$	(3 800\$)
Assurance-groupe	41 000\$	47 000\$	47 000\$	56 900\$	9 900\$
C.S.S.T.	5 500\$	7 000\$	7 000\$	8 000\$	1 000\$
REER Collectif	57 000\$	67 000\$	67 000\$	71 500\$	4 500\$
	270 000\$	283 500\$	283 500\$	304 790\$	21 290\$
<u>TRANSPORT ET COMMUNICATIONS</u>					
Frais de déplacement	10 000 \$	10 000\$	10 000\$	11 000 \$	1 000\$
Téléphonie	5 000 \$	5 000\$	5 000\$	5 000 \$	0\$
Frais de poste	3 500\$	3 643\$	3 643\$	3 500\$	(143\$)
Frais de messagerie	2 500\$	2 500\$	2 500\$	3 000\$	500\$
Publicité	20 000\$	20 000\$	20 000\$	20 000\$	0\$
Congrès, délégation et réunions	10 000\$	11 000\$	11 000\$	11 000\$	0\$
Frais de représentation	44 000 \$	48 000\$	48 000\$	50 000 \$	2 000\$
Impression de publications	25 000 \$	30 000\$	30 000\$	30 000 \$	0\$
	120 000\$	130 143\$	130 143\$	133 500\$	3 357\$
<u>SERVICES PROFESSIONNELS</u>					
Honoraires professionnels et informatiques	35 000\$	35 000\$	35 000\$	35 000\$	0\$
Services professionnels et administratifs	70 000\$	100 000\$	100 000\$	65 000\$	(35 000\$)
Services d'experts en informatique / formation	5 000\$	28 000\$	28 000\$	20 000\$	(8 000\$)
Cotisations-associations	4 000 \$	4 000\$	4 000\$	4 000 \$	0\$
Autres services techniques / gardiennage	18 000\$	18 000\$	18 000\$	19 000\$	1 000\$
	132 000\$	185 000\$	185 000\$	143 000\$	(42 000\$)

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
<u>LOCATION, ENTRETIEN ET RÉPARATIONS</u>					
Location - Photocopieurs	7 500\$	7 000\$	7 000\$	7 000 \$	0\$
Entretien et réparations - machines de bureau	1 200\$	40 000\$	40 000\$	24 000\$	(16 000\$)
Entretien et réparations - autres		0\$	-	0\$	0\$
	8 700\$	47 000\$	47 000\$	31 000\$	(16 000\$)
<u>BIENS NON DURABLES</u>					
Fournitures de bureau	8 000\$	8 000\$	8 000\$	9 000 \$	1 000\$
Papeterie	2 000\$	2 887\$	2 887\$	3 000\$	113\$
Livres, journaux et autres abonnements	1 000\$	1 000\$	1 000\$	1 200 \$	200\$
	11 000\$	11 887\$	11 887\$	13 200\$	1 313\$
<u>ACHAT D'ÉQUIPEMENT</u>					
Équipement informatique	2 000\$	7 000\$	7 000\$	8 000 \$	1 000\$
Équipement à remplacer	8 000\$	8 000\$	8 000\$	10 000\$	2 000\$
	10 000\$	15 000\$	15 000\$	18 000\$	3 000\$
Total administration	2 397 081\$	2 395 032\$	2 395 032\$	2 645 760\$	250 728\$

Annexe II

DÉTAIL DU BUDGET

EXPLOITATION — Maison du Conseil des arts de Montréal

Exercice 2018 et projet de budget 2019

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
<u>TRAITEMENTS</u>					
Salaires	142 334\$	154 672\$	154 672\$	168 814\$	14 142\$
Surtemps	2 300\$	0\$		2 500\$	2 500\$
	144 634\$	154 672\$	154 672\$	171 314\$	16 642\$
<u>CHARGES SOCIALES</u>					
Assurance-emploi	2 000\$	2 000\$	2 000\$	2 500\$	500\$
Financement des programmes de santé	6 300\$	6 300\$	6 300\$	6 800\$	500\$
C.S.S.T.	750\$	750\$	750\$	1 000\$	250\$
Régime de rentes du Québec	5 600\$	5 600\$	5 600\$	6 000\$	400\$
Régime québécois d'assurance parentale	950\$	950\$	950\$	1 000\$	50\$
REER Collectif	6 600\$	6 600\$	6 600\$	6 400\$	(200\$)
Assurance-groupe	4 100\$	4 100\$	4 100\$	4 100\$	0\$
	26 300\$	26 300\$	26 300\$	27 800\$	1 500\$
<u>TRANSPORT ET COMMUNICATIONS</u>					
Téléphone	2 000\$	2 000\$	2 000\$	2 000\$	0\$
Une Île sans fil	1 000\$	1 000\$	1 000\$	1 000\$	0\$
Publicité et promotion	4 000\$	4 000\$	4 000\$	4 000\$	0\$
	7 000\$	7 000\$	7 000\$	7 000\$	0\$
<u>SERVICES PROFESSIONNELS</u>					
Assurances	3 100\$	3 813\$	3 813\$	3 813\$	0\$
Services professionnels et techniques	9 000\$	9 000\$	9 000\$	10 000\$	1 000\$
Gardiennage et sécurité (80%)	50 000\$	50 000\$	50 000\$	51 000\$	1 000\$
	62 100\$	62 813\$	62 813\$	64 813\$	2 000\$

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
<u>LOCATION, ENTRETIEN ET RÉPARATIONS</u>					
Location - Photocopieur	1 000\$	500\$	500\$	500 \$	0\$
Location - Mobilier et équipement	500\$	1 000\$	1 000\$	1 000 \$	0\$
Entretien et réparation	10 000\$	10 000\$	10 000\$	11 000 \$	1 000\$
	11 500\$	11 500\$	11 500\$	12 500 \$	1 000\$
<u>BIENS NON DURABLES</u>					
Fournitures	2 300\$	3 000\$	3 000\$	2 300 \$	(700\$)
Aliments (eau, café..)	4 500\$	4 500\$	4 500\$	5 000 \$	500\$
	6 800\$	7 500\$	7 500\$	7 300 \$	(200\$)
<u>ACHAT D'ÉQUIPEMENT</u>					
Autres équipements	5 000\$	7 000\$	7 000\$	10 000 \$	3 000\$
TOTAL - DÉPENSES	263 334\$	276 785\$	276 785\$	300 727\$	23 942\$

Annexe III

DÉTAIL DU BUDGET REVENUS

Exercice 2018 et projet de budget 2019

	Budget 2018	Budget modifié 2018	Réel estimé 2018	Budget 2019	Variation 2019 vs 2018
	\$	\$	\$	\$	\$
CONTRIBUTIONS DE PARTENAIRES					
Nouvelle garde					
Carrefour jeunesse emploi (CJE), Fonds de solidarité FTQ, RBC	80 000\$	-	-	80 000\$	80 000\$
Mécènes du Grand Prix	30 000\$	42 800\$	42 800\$	45 000\$	2 200\$
Jeunes mécènes	15 000\$	15 000\$	15 000\$	15 000\$	0\$
Bourse Jazz et YOUNDER	9 000\$	14 032\$	14 032\$	- \$	(14 032\$)
SODEC	15 000\$	15 000\$	15 000\$	15 000 \$	0\$
Caisse de la Culture	25 000\$	52 250\$	52 250\$	65 000\$	12 750\$
Partenaire Radio-Canada	15 000\$	15 000\$	15 000\$	15 000 \$	0\$
TOTAL - CONTRIBUTIONS DE PARTENAIRES	189 000\$	154 082\$	154 082\$	235 000\$	917\$

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

Exercice terminé le 31 juillet 2018

		2018	2019
	Non affecté	Total	Total
Grevé d'affectations d'origine interne			
\$	\$	\$	\$
Solde au début	62 413	394 882	457 295
Excédent (déficit) des produits sur les charges		-	-
Solde à la fin	62 413	394 882	457 295

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS 2018 ET AU PROJET BUDGET 2019

Au 31 juillet 2018

Notes complémentaires aux états financiers du 31 juillet 2018

Revenus

Note 1	Report en 2019 du projet de Nouvelle Garde: RBC (50 000 \$), la FTQ (30 000 \$)	(80 000\$)
	Ajustement des revenus de partenariat avec la Caisse de la culture	27 250\$
	Revenus supplémentaires du Grand Prix	12 800\$

Note 2 Le montant est présenté net d'un intérêt d'environ 35 000 \$ à verser à la Ville de Montréal.

Dépenses

Note 3	Report en 2019 du programme Nouvelle Garde. Ce programme devrait se réaliser suite à l'ajout des partenaires : RBC, FTQ et du CAM	(130 000\$)
	Diminution du programme DémArt	(25 000\$)
	Pratiques inclusives : transfert de budget à la parité H-F et diminution de 10 000\$	(40 000\$)
	Parité Homme-Femme: Transfert de budget des pratiques inclusives	50 000\$
	Diversité culturelle: ajustement	32 000\$
	Philanthropie: diminution	(20 000\$)

Note 4	Ajustement au programme général enfin de tenir compte du report en 2019 du programme Nouvelle Garde qui a libéré un montant de 50 000\$ (apport du CAM à ce programme)	50 000\$
--------	---	----------

Note 5	Augmentation des coûts du GP 2018	40 000\$
	Transfert de budget pour le Prix des libraires	12 000\$
	Ajustement de la valeur de certains prix	

Note 6	Ajout: nouvelle rémunération des membres de comité des pairs. (à confirmer)	25 000\$
--------	---	----------

Notes complémentaires au projet de budget 2019

Note 7	En attente de confirmation de la Ville de Montréal		1 500 000\$
Note 8	Programme Nouvelle Garde: Partenariat avec RBC		50 000\$
	Partenariat avec FTQ		30 000\$
Note 9	Prévision conservatrice des taux d'intérêt.		
Note 10	Ajouts aux programmes : Initiatives stratégiques		216 071\$
	Nouvelle garde	140 000\$	
	Diversité culturelle	50 160\$	
	Philanthropie	20 000\$	
Note 11	Ajouts aux programmes: Initiatives territoriales		575 087\$
	Tournées	500 000\$	
	Résidences	75 000\$	
Note 12	Ajouts aux programmes: Programme général		520 000\$
	Programme général	450 000\$	
	Échanges culturels	70 000\$	
Note 13	Maison du Conseil:		17 942\$
	Augmentation des revenus de location	Revenus: 6000\$	
	RH: salaires	Dépenses 17000\$	
	Mise à jour des équipements et du gardiennage de bâtiment	Dépenses 7000\$	
Note 14	Les prix:		(20 896\$)
	Diminution des coûts du Grand Prix du Conseil	(20 000\$)	
Note 15	Autres actions		25 000\$
	Ajout: nouvelle rémunération des membres de comité des pairs. (À confirmer)		
Note 16	Administration		250 728\$
	Salaires et charges sociales:	301 000\$	
	Honoraires professionnels	(42 000\$)	
	Entretien et aménagement	(16 000\$)	
	Équipement	3 000\$	



10 11



12

10

BGL de Fantaisie

De Benjamin Hogue

L'œil vif – Les films du 3 mars

Crédit : BGL

11

Vic's Mix

Groupe Rubberbandance

Photo : Bill Hebert

12

Huu Bac Quintet

Photo : Nicolas Larco



CONSEIL
DES ARTS
DE MONTRÉAL

Montréal 

Édifice Gaston-Miron
1210, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1L9
514-280-3580
artsmontreal.org
facebook.com/ArtsMontreal
twitter.com/ConseilArtsMtl



Montréal 



Dossier # : 1182904005

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 de l'Office municipal d'habitation de Montréal

de déposer, à l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018, pour approbation à son assemblée extraordinaire du 29 novembre 2018, le budget 2019 de l'Office municipal d'habitation de Montréal.

Signé par Benoit DAGENAIS **Le** 2018-11-05 11:57

Signataire :

Benoit DAGENAIS

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION**Dossier # :1182904005**

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 de l'Office municipal d'habitation de Montréal

CONTENU**CONTEXTE****DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)****DESCRIPTION**

Voir le budget 2019 de l'office municipal d'habitation de Montréal en pièce jointe.

JUSTIFICATION**ASPECT(S) FINANCIER(S)****DÉVELOPPEMENT DURABLE****IMPACT(S) MAJEUR(S)****OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION****CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)****CONFORMITÉ 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

Lynne TRÉPANIÉ
Conseillère analyse - contrôle de gestion

Tél : 514-872-5898
Télécop. : 514-872-5655

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-11-02

Nancy SINCLAIR
Chef de division - Soutien au greffe et
adjointe au directeur

Tél : 514 872-2636
Télécop. : 514 872-5655

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves SAINDON
Greffier et directeur

Tél : 514 872-3007
Approuvé le : 2018-11-02

BUDGET 2019



Office municipal
d'habitation
de Montréal

TABLE des MATIÈRES

Message de la direction	4
-------------------------------	---

Le budget 2019 en un coup d'œil	6
---------------------------------------	---

OMHM

Mission, vision, valeurs et engagements	7
---	---

Environnement	8
---------------------	---

Les logements offerts par l'OMHM	10
--	----

Programmes et services	11
------------------------------	----

Organigramme.....	13
-------------------	----

GOUVERNANCE

Conseil d'administration	14
--------------------------------	----

Comités	15
---------------	----

POLITIQUES ET NORMES COMPTABLES

Politiques financières	17
------------------------------	----

Base comptable et budgétaire.....	20
-----------------------------------	----

Processus budgétaire	23
----------------------------	----

ORIENTATIONS

Planification stratégique 2015-2019.....	24
--	----

Réalisations 2018	26
-------------------------	----

Priorités 2019.....	31
---------------------	----

BUDGET 2019 ET CADRE FINANCIER 2017-2019

Budget des programmes - consolidé OMHM sur trois ans	35
--	----

Consolidé OMHM 2019	36
---------------------------	----

Contributions et subventions.....	37
-----------------------------------	----

Avoir multiprogramme	38
----------------------------	----

Budget HLM (public et privé) et analyse	39
---	----

Budget PSL et analyse	44
-----------------------------	----

Budget LAQ et analyse.....	46
----------------------------	----

Budget AccèsLogis et analyse	52
------------------------------------	----

Budget Immeubles Benny Farm et analyse.....	56
---	----

PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS

Investissements dans les travaux majeurs (RAM).....	60
---	----

Axes d'intervention	61
---------------------------	----

Priorités de la programmation.....	62
------------------------------------	----

RÉMUNÉRATION

Rémunération	64
--------------------	----

Effectifs	66
-----------------	----

ANNEXES

Définitions, sigles et acronymes.....	69
---------------------------------------	----

Territoire de l'OMHM.....	71
---------------------------	----



MESSAGE de la DIRECTION

L'année 2019 correspond à la dernière phase du plan stratégique quinquennal que l'OMHM s'est donné en 2015. Les principales initiatives soutenues par le budget 2019 sont d'ailleurs inspirées des trois orientations prioritaires de ce plan et visent à assurer une transition vers la réflexion qui mènera à la détermination de nos priorités des prochaines années.

Au chapitre de la qualité des milieux de vie de nos résidants, l'OMHM portera en 2019 une attention particulière aux domaines d'intervention suivants :

- Poursuite des rénovations majeures nécessitées par l'état du parc HLM à partir des sommes allouées par nos bailleurs de fonds pour la rénovation, l'amélioration et la modernisation des immeubles - soutien actif de notre demande d'un budget de 150 M\$ pour les travaux majeurs sur une base pluriannuelle;
- Mise en œuvre du plan intégré de lutte à la vermine approuvé par le conseil d'administration en septembre 2018;
- Dépôt et déploiement des recommandations issues du Chantier sur les communications avec les résidants, lancé en 2017;
- Redéploiement des services de proximité en collaboration avec les résidants et les employés dans une perspective d'amélioration de l'offre de services;
- Parachèvement des travaux de régénération aux habitations Saint-Michel-Nord et poursuite de l'amélioration du cadre de vie par une approche d'innovation sociale;
- Rehaussement de la qualité des espaces communs par la consolidation des ajustements à l'entretien et aux réparations amorcée en 2017-2018 et l'amélioration des cages d'escaliers des bâtiments pour familles et personnes seules;
- Efforts renouvelés en matière de restauration dans les résidences ENHARMONIE afin d'offrir aux résidants une alimentation encore plus saine et savoureuse.

En ce qui a trait au développement du parc immobilier, l'OMHM amorcera la mise en œuvre d'un plan de développement visant à déployer quelques 3 500 unités sur 10 ans afin de répondre aux besoins des ménages sur ses listes d'attente et de consolider les opérations du parc de logements abordables. De plus, le projet de résidence au-dessus du métro Rosemont, jumelé à l'intégration d'un centre administratif et de services à la clientèle, devrait entrer dans sa phase de réalisation. Par ailleurs, la continuité du programme de Supplément au loyer selon les orientations adoptées par le conseil d'administration demeurera essentielle en matière d'offre de logements subventionnés alors que nous prévoyons atteindre 13 000 unités sous gestion à la fin de 2019.

Notre organisation maintiendra également ses efforts en vue d'accroître sa performance en saisissant les occasions d'amélioration et en s'appuyant sur une équipe compétente et engagée. À cet effet, l'OMHM doit compléter la mise en œuvre du plan stratégique 2015-2019. Avec ses partenaires, l'Office fera les représentations nécessaires à l'obtention de gains en matière d'autonomie dans la gestion et poursuivra ses efforts en vue de mieux outiller ses employés, notamment par des travaux sur la mesure des résultats et le déploiement de nouveaux outils informatiques.

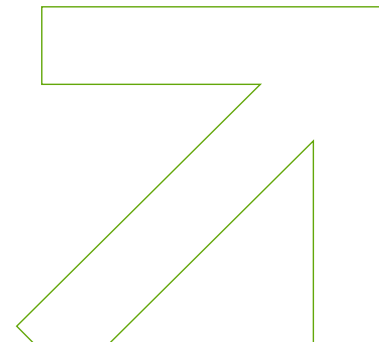
Nous profitons de l'occasion pour souligner le travail de notre équipe dont l'engagement, les valeurs et les efforts sans cesse renouvelés permettent à l'OMHM de réaliser ses objectifs ambitieux au service de ses résidants et de concrétiser sa vision de bâtisseur social.



Christian Champagne
Président du conseil d'administration



Danielle Cécile
Directrice générale





Le BUDGET 2019 en un COUP D'OEIL

L'année 2019 constitue la dernière année du plan stratégique débuté en 2015 et tracera la voie vers les nouveaux objectifs du plan stratégique 2020-2024.

- Parachèvement des travaux de régénération aux habitations Saint-Michel Nord.
- Demande budgétaire haussée à 150 M\$ pour les travaux de remplacement, amélioration et modernisation (RAM) afin de poursuivre la remise en état de certains bâtiments et assurer le maintien de nos ensembles immobiliers.
- Poursuite de l'essor du *Programme Supplément au Loyer (PSL)*, avec l'ajout de 700 nouvelles unités.
- Modeste augmentation des effectifs principalement liée à la prise en charge à l'interne de travaux auparavant assurés par des fournisseurs et pour l'amélioration de services offerts aux locataires.
- Poursuite de l'optimisation de la structure organisationnelle et de ses processus.
- Poursuite du projet de développement d'un nouveau système financier intégré de gestion (Logic.net).
- Mise en œuvre du plan d'action intégré de lutte à la vermine.
- Mise en œuvre d'un plan action visant l'amélioration des services de restauration pour les résidences ENHARMONIE.
- Poursuite du développement du parc immobilier avec, entre autres, le projet Rosemont qui devrait entrer dans sa phase de réalisation.

MISSION, VISION, VALEURS et ENGAGEMENTS

MISSION

Améliorer les conditions de vie de familles et de personnes à faible revenu en offrant des logements et des services de qualité, tout en favorisant leur pouvoir d'influence et d'action.

VISION

L'OMHM est un bâtisseur social connu et reconnu.

Acteur du développement social et urbain, il mise sur le dynamisme de ses collectivités et saisit les occasions afin d'offrir des solutions diversifiées et créatives à ses locataires et aux Montréalaises et Montréalais.

L'OMHM construit, avec ses partenaires de l'habitation, une vision concertée du logement social sur l'île de Montréal.

VALEURS

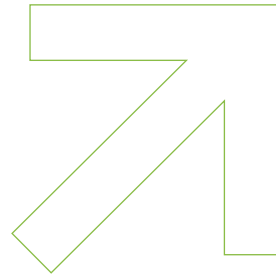
Le Code d'éthique de l'OMHM est fondé sur les valeurs suivantes : la satisfaction du client, la transparence, la recherche de l'excellence, le respect, l'intégrité et la loyauté.

ENGAGEMENTS

- être une organisation responsable et imputable;
- agir selon les principes du développement social et du développement durable;
- favoriser le recours à l'économie sociale;
- valoriser et favoriser l'établissement de partenariats.



ENVIRONNEMENT



Le logement social est une préoccupation d'actualité, tant au fédéral, provincial et municipal. Un constat fait l'unanimité : le besoin de logements sociaux abordables.

Des réflexions importantes sont en cours et devraient apporter des modifications significatives aux politiques, programmes d'habitation et modes de financement. L'OMHM entend bien saisir toutes les occasions permettant de réaliser les orientations et les objectifs de son plan stratégique 2015-2019.





ENVIRONNEMENT POLITIQUE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le retrait progressif du gouvernement fédéral du financement des HLM demeure le principal enjeu, au fur et à mesure qu'arrivent à échéance les hypothèques des immeubles HLM inclus dans les conventions d'exploitation. Ceci s'applique aussi pour la fin des conventions pour le programme de Supplément au loyer (PSL) de même qu'aux coopératives et aux organismes à but non lucratif (OBNL). Pour les HLM de Montréal, la fin progressive du financement fédéral (correspondant en moyenne à 55 % du déficit d'exploitation) touche déjà quelques immeubles et s'étalera jusqu'en 2032. En 2019, nous compterons 41 habitations (2 755 logements) en fin de convention, soit 13 % du parc. Malgré l'engagement de la SHQ à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les impacts sur les locataires, des inquiétudes subsistent sur les effets de la fin de cette source de revenus. Pour les divers programmes PSL, le gouvernement du Québec a mis en place des mesures pour éviter la fin des subventions dont l'échéance était prévue entre 2013 et 2018. Par contre, ces nouvelles subventions s'éteignent lors du départ du locataire, diminuant ainsi le bassin de logements sociaux subventionnés sur l'île de Montréal.

LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

La Société d'habitation du Québec (SHQ) a tenu, en 2016, une consultation sur le thème « Vers une nouvelle approche d'intervention en habitation ». Cette consultation devrait mener à des annonces du gouvernement du Québec relativement à des améliorations futures de ses programmes, à son leadership en habitation et à une meilleure complémentarité entre les actions des ministères et des organismes.

Aussi, l'OMHM ainsi que le Regroupement des offices d'habitation du Québec poursuivent leurs demandes à la SHQ en vue de revoir la gouvernance entre la SHQ et les offices de grande taille, entre autres par la négociation de contrats de performance et d'objectifs.

Enfin, le retour dans le budget 2017-2018 de la cible des 3 000 unités pour le Québec dans le programme AccèsLogis permet de penser que ce programme sera amélioré, comme l'a réclamé l'ensemble des acteurs en habitation. Le nouveau gouvernement provincial, la Coalition avenir Québec (CAQ), s'est engagé à respecter les unités déjà allouées. Toutefois, aucun engagement n'a été pris pour de nouvelles unités.

LA VILLE DE MONTRÉAL

Les collaborations entre l'OMHM et la Ville de Montréal sont multiples.

Depuis ses débuts, l'OMHM est l'un des acteurs du développement urbain et social des quartiers de Montréal. Au-delà de la reddition de comptes en tant que mandataire, l'Office a travaillé à de nombreuses collaborations. On peut faire référence ici à sa participation à la mise en œuvre du programme Logement abordable Québec (LAQ), au développement, plus récent, de projets AccèsLogis, au soutien aux orientations et politiques municipales, comme la sauvegarde des maisons de chambres, la mixité sociale, la lutte à l'itinérance, le développement social et durable, la lutte antiparasitaire, la salubrité et le soutien à l'accueil des réfugiés syriens.

La signature de l'entente-cadre entre la Ville de Montréal et le Gouvernement du Québec (entente Réflexe Montréal) a permis que soient amorcées, entre ces deux parties, des négociations visant à doter la Ville de Montréal de pouvoirs et de responsabilités accrues en logement social. La Ville pourra ainsi convenir de programmes et de mesures adaptés aux réalités de son territoire. L'OMHM compte contribuer à leur mise en œuvre.

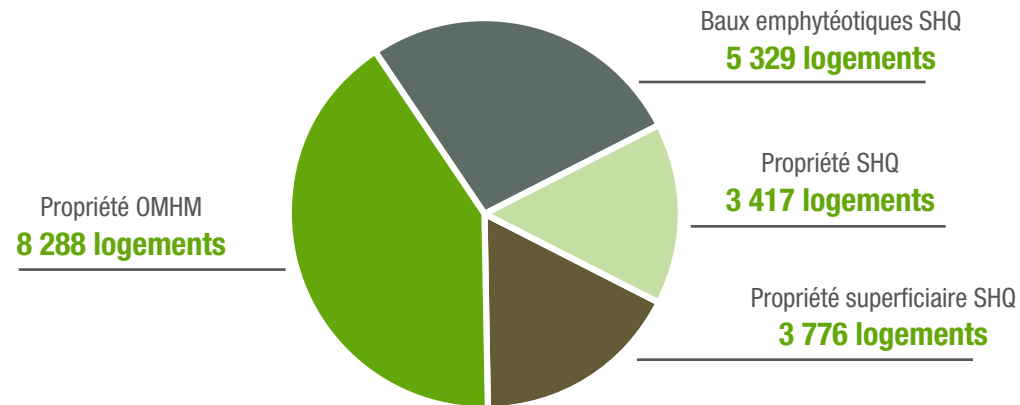
Les collaborations avec les arrondissements et les villes liées se font davantage sur une base locale, selon les champs de compétences qui sont les leurs. Par exemple, les orientations touchant la question des déchets compostables et des matières recyclables obligent l'OMHM à revoir l'approche de la gestion des matières résiduelles.

LES LOGEMENTS OFFERTS PAR L'OMHM

Le parc de logements offerts par l'OMHM compte 35 241 logements issus des programmes et immeubles suivants :

Les logements des programmes HLM

Par ces programmes, l'Office gère 20 810 logements selon quatre types de propriété :



Les logements des programmes Supplément au loyer (PSL)

Les logements retenus dans le cadre de ces programmes appartiennent soit à des propriétaires privés, soit à des coopératives ou à des organismes à but non lucratif. Une entente est signée avec l'OMHM, dont la durée varie selon le type de programme PSL utilisé. En 2019, environ 13 000 logements seront issus de ces programmes.

Les logements du programme Logement abordable Québec (LAQ)

L'OMHM est propriétaire de 1 699 logements construits avec les contributions allouées par ce programme : 1 259 logements pour les personnes âgées, répartis dans 10 résidences, et 440 logements pour familles, répartis en 14 projets allant de 6 à 83 logements.

Les logements du programme AccèsLogis (ACL)

En 2019, ce programme permettra à l'Office d'offrir 295 logements à sa clientèle, soit 238 logements pour familles et une maison de 57 chambres.

Les Immeubles Benny Farm

L'OMHM a fait l'acquisition, en 2007, de quatre immeubles qui regroupent 237 logements sur le site de Benny Farm. Ces habitations logeaient initialement des personnes âgées bénéficiant d'une subvention de la SCHL dans le cadre de l'aide aux anciens combattants. En 2019, les logements seront occupés par des familles et des personnes seules.



PROGRAMMES et SERVICES

LE PROGRAMME HABITATIONS À LOYER MODIQUE (HLM)

Ce programme permet aux locataires de payer un loyer de base correspondant à 25 % du revenu familial, auquel s'ajoutent des frais pour la consommation d'électricité et, s'il y a lieu, l'utilisation d'une place de stationnement ou d'un climatiseur. Le déficit d'exploitation de ces logements est financé par les gouvernements fédéral (55 %) et provincial (35 %), de même que par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (10 %), pour la durée des conventions d'exploitation établie lors de la construction des immeubles. Lorsque ces conventions arrivent à échéance, le gouvernement fédéral cesse son financement. La Société d'habitation du Québec s'est engagée à ce que les locataires ne subissent pas d'impact à la suite du retrait progressif du financement fédéral.

Le parc HLM de l'OMHM comprend 20 810 logements. Un peu moins de la moitié (11 002 logements) est destinée à des personnes de 60 ans et plus. L'autre partie est réservée à des familles ou à des personnes seules de moins de 60 ans.

Ces logements ont été construits ou achetés et rénovés à partir de 1969, alors que le gouvernement du Québec mettait en place le programme Habitations à loyer modique et que 15 villes de l'île de Montréal acceptaient d'y participer. Il n'y a plus de construction d'HLM au Québec depuis le 1^{er} janvier 1994, date à laquelle le gouvernement fédéral a mis fin à leur développement.

En 2013, l'OMHM a fait l'acquisition de deux coopératives qui bénéficient de subventions du programme HLM privé. Ainsi, 43 logements se sont ajoutés au parc HLM de l'OMHM sur l'île de Montréal.

LE PROGRAMME LOGEMENT ABORDABLE QUÉBEC (LAQ)

Entre 2003 et 2011, l'OMHM a construit 1 699 logements dans le cadre du programme Logement abordable Québec — volet social et communautaire. Ces immeubles sont la propriété de l'OMHM. Parmi ces logements, 1 259 sont regroupés dans 10 résidences avec services pour personnes âgées. Elles forment le réseau ENHARMONIE. Les gouvernements fédéral et provincial ainsi que la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont subventionné environ 70 % de la construction de ces immeubles. Une fois les logements construits, l'habitation doit s'autofinancer.

LE PROGRAMME ACCÈSLOGIS

Le programme LAQ ayant pris fin, l'OMHM continue de développer son parc immobilier dans le cadre du programme AccèsLogis Québec. La moitié des locataires des immeubles peut obtenir une réduction de loyer grâce aux subventions du programme Supplément au loyer.



PROGRAMMES et SERVICES (suite)

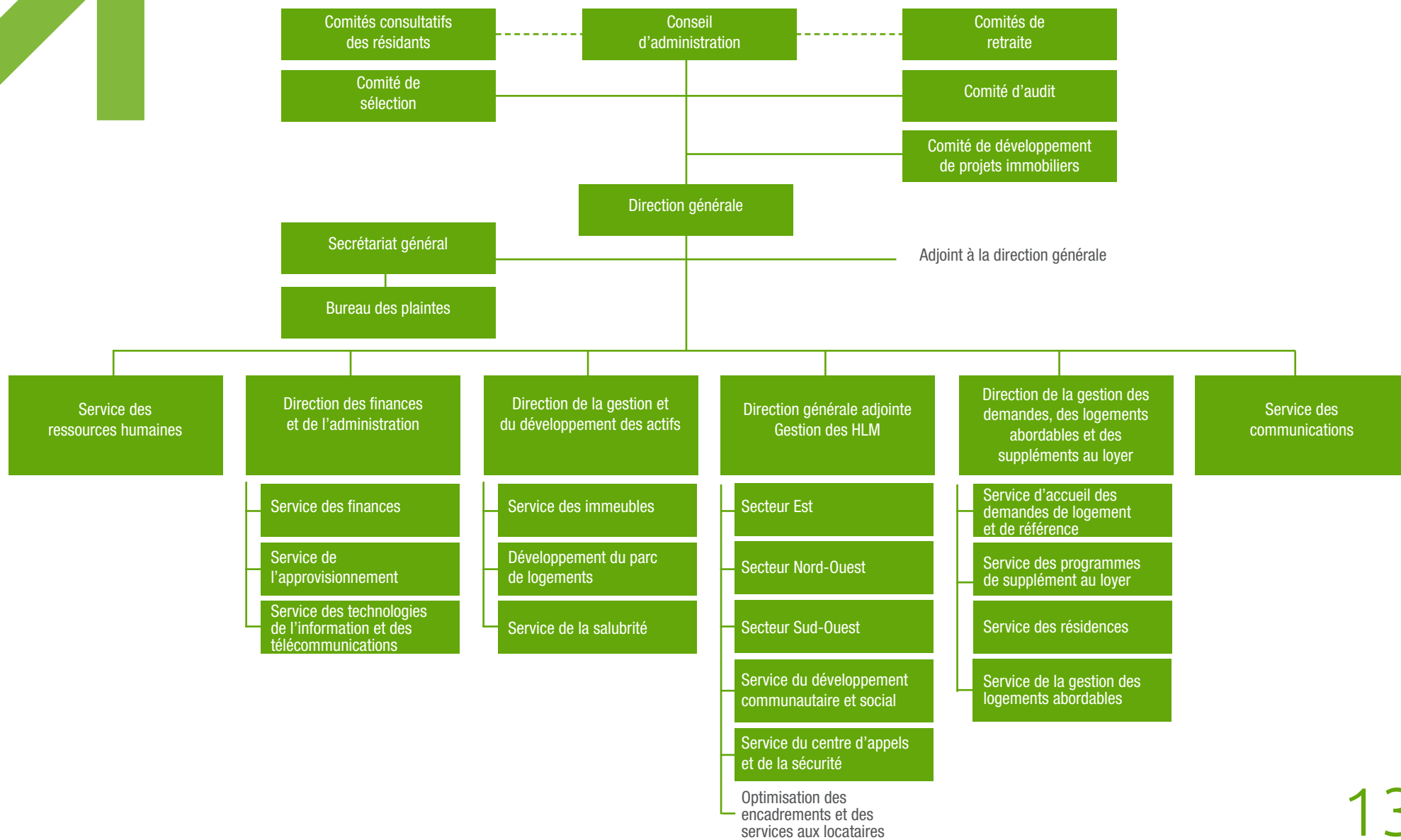
LES IMMEUBLES BENNY FARM

L'OMHM s'est porté acquéreur, en 2007, de quatre immeubles regroupant 237 logements sur le site des Immeubles Benny Farm. Ces bâtiments ont été construits par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et par la Société immobilière du Canada (SIC) en 1997 et en 2000 pour offrir des logements modernes accessibles aux anciens combattants et aux autres locataires des immeubles qui dataient de l'après-guerre. L'OMHM bénéficie de subventions du programme Supplément au loyer pour réserver une partie des logements de ces immeubles à des personnes à faible revenu.

LE SERVICE DE RÉFÉRENCE

Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'OMHM gère le Service de référence pour les ménages locataires qui se retrouvent à la rue à cause de la pénurie de logements à coût modéré à Montréal, notamment de grands logements familiaux. Le personnel du service accompagne les ménages sans logis ou en voie de le devenir dans leurs recherches de logement et s'assure de les diriger vers les ressources appropriées. Ce service a été mis sur pied à la demande de la Ville de Montréal et est entièrement financé par la Ville. Il assure aussi l'accompagnement et l'hébergement temporaire des personnes sinistrées, en complément à l'intervention de la Croix-Rouge. Un nouveau volet a été officiellement ajouté au Service de référence cette année, soit l'accompagnement des ménages montréalais vulnérables pour la préparation de leur logement en vue d'un traitement d'extermination. Ce dernier volet permet de coordonner les interventions avec les partenaires impliqués et d'accompagner le ménage pour la planification et l'organisation des activités préalables au traitement.

ORGANIGRAMME



CONSEIL D'ADMINISTRATION



M. Christian Champagne,
président,
nommé par le conseil
d'agglomération
de Montréal



Danielle Fournier,
vice-présidente, nommée par le
ministre des Affaires municipales et de
l'Occupation du territoire du Québec



M^{me} Lise Guillemette,
secrétaire-trésorière,
nommée par le conseil
d'agglomération
de Montréal



M. Robert Labelle,
nommé par le conseil
d'agglomération
de Montréal



M^{me} Sylvie Crispo,
nommée par le conseil
d'agglomération
de Montréal



M^{me} Johanne Goulet,
nommée par le conseil
d'agglomération
de Montréal



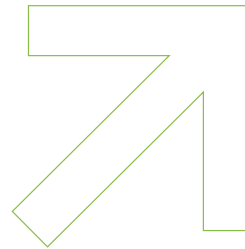
Sylvain Labrecque,
élu par les locataires



M^{me} Marie-France Raynault,
nommée par le ministre
des Affaires municipales
et de l'Occupation
du territoire du Québec



Ghislaine Laramée,
élu par les locataires



Le conseil d'administration adopte les grandes orientations qui animent l'OMHM. De plus, il fixe les objectifs, détermine les priorités et évalue les résultats.

Il est formé de neuf membres : cinq personnes nommées par le conseil de l'agglomération de Montréal, deux personnes désignées par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire qui sont issues de groupes socio-économiques et deux personnes élues par les représentants des associations de locataires.



COMITÉS

INSTANCES RELEVANT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

LE COMITÉ D'AUDIT

Le comité d'audit s'assure de la saine gestion des activités financières et de la gestion des risques de l'Office. Il adopte, entre autres, un plan annuel de vérification et veille à son suivi. Il examine périodiquement la gestion des risques de l'Office. Il est formé du secrétaire-trésorier du conseil d'administration et de deux membres provenant de l'extérieur de l'organisation. Les membres du comité sont assistés par le directeur des finances et de l'administration.

LES INSTANCES PARTICIPATIVES DES RÉSIDANTS

Le Comité consultatif des résidents (CCR) étudie les politiques touchant l'ensemble des locataires HLM. Il est composé des deux locataires membres du conseil d'administration et de représentants des comités de secteur provenant des associations de locataires. Les représentants sont élus par les comités de secteur.

Chacun des trois secteurs a son comité de secteur qui travaille à l'amélioration de la qualité de vie dans les HLM. Les comités de secteur sont composés de membres du personnel de l'OMHM travaillant dans le secteur et de représentants des associations de locataires.

Par ailleurs, à la suite de consultations conduites en 2013, une instance participative des locataires des habitations gérées par le Service des résidences a également été mise en place. C'est ainsi que fut créé le CCR ENHARMONIE, qui a démarré ses activités en juillet 2014.

Enfin, côté jeunesse, les dirigeants de l'Office rencontrent le MOUV une ou deux fois par année pour parler des préoccupations et des projets des jeunes résidents des HLM. Le MOUV, formé au printemps 2013, est un regroupement de jeunes qui désirent s'engager dans la vie communautaire de leur HLM, s'initier au fonctionnement des instances de consultation de l'OMHM et se faire entendre de façon concertée.

LE COMITÉ DE SÉLECTION

Les demandes de logements HLM sont évaluées par un comité de sélection. Le comité a pour mandat de soumettre à l'OMHM son avis sur l'admissibilité des demandeurs et le classement des personnes admissibles. Il est formé d'au moins trois membres, soit un représentant de l'OMHM, un membre élu par les locataires et un membre issu de groupes socio-économiques.

Les demandes de changement de logement pour des motifs de santé ou de sécurité sont évaluées par le Comité d'étude des demandes de changements de logement pour motifs biopsychosociaux, un sous-comité du Comité de sélection. Les membres de ce sous-comité étudient les demandes ainsi que les pièces justificatives avant de rendre une décision conforme à la Politique de changement de logement de l'OMHM et au Règlement sur l'attribution des logements à loyer modique.

LE COMITÉ DE DÉVELOPPEMENT DES PROJETS IMMOBILIERS

Le comité de développement des projets immobiliers a pour mandat d'émettre des recommandations sur les orientations de l'OMHM en matière de développement de logements, d'analyser les propositions de projets et d'émettre une opinion au conseil d'administration sur les projets proposés. Il est formé de trois administrateurs du conseil d'administration, de la directrice générale, du directeur de la gestion et du développement des actifs et du directeur du développement du parc de logements.



COMITÉS (suite)

COMITÉS ADMINISTRATIFS

LES COMITÉS EN SANTÉ ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL

Les deux comités en santé et sécurité du travail, cols blancs et cols bleus, ont pour mandat de participer à l'identification et à l'évaluation des risques liés aux différents postes de travail à l'Office et de faire des recommandations quant au contenu du programme de prévention. Ils sont composés de représentants patronaux et de représentants syndicaux. Un conseiller en ressources humaines attitré à la santé et à la sécurité du travail agit à titre de coordonnateur des comités.

LE COMITÉ DU BUDGET

Le comité du budget est formé des membres de l'équipe de direction, assistés par la directrice du budget et de la vérification interne. Le comité évalue l'impact des balises budgétaires de ses bailleurs de fonds et détermine les enjeux de la prochaine année budgétaire, qui seront communiqués aux gestionnaires et transposés en directives budgétaires.

LES COMITÉS DE RETRAITE

Trois comités de retraite administrent les biens des régimes de retraite des trois groupes d'employés : les employés non syndiqués, les cols blancs et les cols bleus. Chacun des comités de retraite est formé de deux représentants de l'employeur, un membre indépendant nommé par l'employeur, un membre nommé par le syndicat ou l'association du personnel concerné et deux membres élus lors de leur assemblée générale annuelle.



POLITIQUES FINANCIÈRES

Le but des politiques financières est d'orienter à long terme les décisions afin de maintenir une saine gestion des fonds publics. Les principales pratiques de gestion financière sont énumérées ci-dessous.

ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE

La Loi de la Société d'habitation du Québec (SHQ) (L.R.Q., chapitre S-8) décrète la constitution d'un office d'habitation et les pouvoirs qui lui sont conférés. Toutefois, c'est dans les contrats d'exploitation et les conventions signés entre la SHQ et l'Office que ce dernier s'engage à administrer, pour le compte de la Société, les immeubles selon les modalités des ententes et à maintenir l'équilibre budgétaire prévu.

Pour les programmes HLM et PSL, l'équilibre est atteint à l'aide des contributions des partenaires, en l'occurrence la SHQ, la Communauté métropolitaine de Montréal et l'agglomération de Montréal. L'objectif de l'équilibre budgétaire est de s'assurer que l'Office met en place tous les mécanismes et outils nécessaires pour respecter ses obligations légales et maintenir son équilibre sur une base annuelle et pluriannuelle.

PRINCIPAUX REVENUS

Les principaux revenus sont les revenus de location et les contributions des partenaires.

REVENUS DE LOCATION

Dans le programme HLM, les revenus de location au budget sont déterminés par la SHQ. L'OMHM doit se référer au Règlement sur les conditions de location des logements à loyer modique de la SHQ pour fixer le coût du loyer d'un locataire. Les paramètres de calcul y sont clairement définis.

Pour les programmes LAQ et AccèsLogis, la SHQ signe avec l'Office une convention d'exploitation pour chaque projet dans laquelle elle précise, entre autres, que les coûts de location ne doivent pas être inférieurs à 70 % pour le LAQ et 75 % pour AccèsLogis, ni supérieurs à 95 % du loyer médian du marché reconnu par la SHQ. Les coûts de location sont alors définis selon ce critère ainsi que selon le critère de rentabilité de l'ensemble des projets auxquels ils sont reliés, soit les projets de type Personnes âgées en légère perte d'autonomie (PAPA) ou les projets standards, projets pour familles et personnes seules.

En ce qui concerne l'ensemble locatif Immeubles Benny Farm, qui ne fait partie d'aucun programme particulier de la SHQ et qui n'est pas attaché à une convention d'exploitation, les revenus de location sont établis pour assurer la rentabilité et sont ajustés chaque année par le conseil d'administration de l'Office.



POLITIQUES FINANCIÈRES (suite)

SUBVENTIONS

Dans le programme PSL, les subventions proviennent de la SHQ (90 %) et de la Communauté métropolitaine de Montréal (10 %). Elles couvrent les versements aux propriétaires ainsi que les dépenses réalisées pour la gestion du programme.

Concernant les programmes LAQ et AccèsLogis, les subventions sont attribuables à des logements subventionnés par le programme PSL. La subvention est la différence entre le coût de location des logements subventionnés et les revenus de location perçus par l'Office pour ces logements.

CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES

Les contributions sont essentielles dans le programme HLM, afin d'atteindre l'équilibre budgétaire. Elles correspondent au différentiel entre les revenus perçus et les dépenses encourues pour gérer le programme HLM.

Il y a deux formes de contribution :

- Contribution conjointe : contribution annuelle, assumée à 90 % par la SHQ et à 10 % par la CMM;
- Contribution exclusive : contribution allouée à un projet particulier.

GESTION DES IMMOBILISATIONS

La gestion des immobilisations comprend la protection, l'entretien et le remplacement des actifs de l'OMHM.

Afin de s'assurer que son parc immobilier est toujours conservé en bon état pour sa clientèle, l'Office se conforme aux directives et aux politiques de la SHQ, comme exigé dans la convention d'exploitation de chaque ensemble immobilier signée entre les deux organismes.

RÉSERVES

RÉSERVE D'AUTOGESTION

Dans le programme HLM, la SHQ permet aux offices municipaux d'habitation de se constituer une réserve appelée « Réserve d'autogestion ». Cette réserve est pourvue annuellement d'un montant équivalant au moindre entre les économies réalisées dans l'enveloppe Administration, conciergerie et entretien (ACE) et 1 % de cette enveloppe au budget approuvé. Les sommes ainsi accumulées servent prioritairement au soutien des locataires ou à l'acquisition d'équipements communautaires, selon les critères du Guide de gestion du logement social de la SHQ.



En ce qui a trait aux programmes LAQ et AccèsLogis, la SHQ exige que les réserves suivantes soient prévues au budget :

RÉSERVE HYPOTHÉCAIRE

L'organisme doit constituer annuellement une réserve de gestion hypothécaire. Cette réserve a pour but de lui permettre d'atténuer l'augmentation importante de loyer qu'entraînerait une hausse sensible du taux d'intérêt au moment du premier renouvellement du prêt hypothécaire. Ce montant est déterminé dans la convention d'exploitation.

RÉSERVE IMMOBILIÈRE

L'organisme doit constituer une réserve de remplacement immobilière à compter de la date d'ajustement des intérêts. Le montant annuel minimal versé à cette réserve varie selon la typologie des logements. Les intérêts produits sur les montants accumulés font partie de la réserve.

RÉSERVE MOBILIÈRE

L'organisme doit, le cas échéant, constituer une réserve de remplacement mobilière à compter de la date d'ajustement des intérêts. Le montant annuel versé à cette réserve est établi en fonction du coût de remplacement des équipements mobiliers amorti sur une période de huit années.

PLAN DE MESURES D'URGENCE

L'OMHM dispose d'un plan de mesures d'urgence qui comporte une partie générale ainsi que plusieurs plans particuliers d'intervention (PPI) pour des situations précises comme une pandémie, un incendie majeur, un épisode de chaleur extrême, une panne de services de télécommunication ou une panne électrique.

ÉTUDE DE LA DETTE

PROGRAMME HLM

L'OMHM n'a pas de service de la dette, bien qu'il soit propriétaire de certaines habitations; c'est la SHQ qui négocie et qui est débitrice des emprunts hypothécaires de tous les bâtiments gérés par l'Office, autant pour les biens qu'il détient que pour ceux qu'il administre.

Le financement des habitations est inscrit au budget de l'Office afin qu'apparaissent toutes les dépenses inhérentes à un ensemble immobilier, autant pour le partage du déficit entre les différentes instances gouvernementales que pour la préparation des états financiers.

PROGRAMMES LAQ ET ACCÈSLOGIS

La SHQ et la Ville de Montréal soutiennent les projets issus des programmes LAQ et AccèsLogis au moyen d'une subvention équivalant à un prêt à remboursement conditionnel pour couvrir 60 % du coût maximal de réalisation admissible, en ce qui concerne la part de la SHQ, et d'une contribution du milieu représentant 15 % des coûts nets de réalisation, pour ce qui est de la Ville de Montréal.

Ces aides financières sont présentées comme subventions reportées à la dette à long terme aux états financiers. L'Office enregistre annuellement un revenu de subvention équivalant à l'amortissement de la dette de l'exercice en cours.

AUTRES PROJETS

Dans cette section, nous présentons les Immeubles Benny Farm, un ensemble immobilier qui n'est pas subventionné et dont l'Office est le seul débiteur du prêt hypothécaire.



BASE COMPTABLE et BUDGÉTAIRE

RESSOURCES HUMAINES

Au moment de la préparation du budget de la masse salariale, la base comptable peut différer légèrement de celle des états financiers relativement aux éléments suivants :

- le coût des avantages sociaux est budgétisé dans un poste général selon un taux moyen, alors que la charge est comptabilisée au coût réel;
- lorsque la situation exige de refléter les répercussions de certains dossiers sur plusieurs unités administratives (ex. : négociations collectives, mesures d'économie), les sommes requises peuvent être budgétisées dans le poste budgétaire général, alors que le coût réel sera imputé aux unités concernées.

Le personnel permanent et surnuméraire œuvrant au sein de tous les programmes de l'Office a des conditions de travail et de rémunération décrites dans trois conventions collectives et un manuel des conditions de travail, en l'occurrence :

- la convention collective du Syndicat des cols bleus regroupés de Montréal, section locale 301;
- la convention collective du Syndicat des fonctionnaires municipaux de Montréal SCFP, section locale 429;
- la convention collective des surveillants-résidents dans le cadre du programme LAQ;
- le manuel des conditions de travail des cadres et du personnel de bureau non syndiqué de l'OMHM.

Les budgets de la masse salariale ont été préparés en tenant compte des dispositions inhérentes à ces quatre ententes. Les employés étant divisés en deux groupes, d'une part, administration et, d'autre part, entretien, le paiement des salaires est effectué une fois toutes les deux semaines, en alternance.

INVENTAIRE

L'achat des stocks est comptabilisé au bilan et ceux-ci sont passés à la dépense au moment de leur utilisation. Toutefois, à la fin de l'exercice financier, selon les règles de la SHQ, le solde au bilan est transféré à la dépense.



ENTITÉ JURIDIQUE

L'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM) est un organisme à but non lucratif constitué par lettres patentes émises le 8 mai 2001 en vertu de la Loi sur la Société d'habitation du Québec (SHQ). Selon la Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais, les activités officielles de l'OMHM ont commencé le 1^{er} janvier 2002. L'Office est né du regroupement des quinze offices municipaux sur le territoire de l'île de Montréal.

EXERCICE FINANCIER

L'exercice financier de l'Office se termine le 31 décembre.

DÉFINITION DES ENJEUX ANNUELS

Le processus d'élaboration du budget commence en mai de chaque année. Le comité du budget, formé des membres de l'équipe de direction et de la directrice du budget et de la vérification interne, se réunit afin de déterminer les enjeux de la prochaine année et d'évaluer l'incidence qu'aura la masse salariale sur le futur budget en tenant compte des attentes du conseil d'administration.

L'Office entame ses consultations auprès de ses partenaires et de sa clientèle et évalue l'impact des balises budgétaires de la SHQ, qui est son principal bailleur de fonds. Les consultations auprès des locataires à cette étape permettent de connaître leurs préoccupations dès le début de la réflexion sur le budget.

Muni de cette information, le comité du budget communique à tous les gestionnaires concernés les directives à suivre pour la préparation de leur budget. Chaque directeur a alors un mois pour préparer le budget de son unité administrative et le transmettre à l'unité du budget et de la vérification interne pour la compilation de toutes les données.

À la fin d'août, l'OMHM vérifie, auprès de la SHQ, les directives budgétaires officielles qu'il doit respecter pour la présentation de ses demandes budgétaires.



BASE COMPTABLE et BUDGÉTAIRE

ANALYSE DU BUDGET

À la fin d'août, les directeurs de chaque service font une présentation au comité du budget afin de justifier leurs demandes budgétaires. À la suite de ces présentations, le comité du budget statue sur les demandes reçues afin de satisfaire aux balises de la SHQ et prépare le cahier de présentation du budget.

Le projet de budget est alors présenté de nouveau aux locataires dans les comités de secteur et au Comité consultatif des résidents. Par la suite, il est soumis au comité d'audit pour recommandation au conseil d'administration.

ADOPTION DU BUDGET

Une fois ce budget approuvé par le conseil d'administration, l'OMHM le présente à la Commission sur les finances et l'administration de l'agglomération de Montréal pour étude.

Il est ensuite soumis au conseil d'agglomération de Montréal pour approbation.

SUIVI BUDGÉTAIRE

Le suivi financier est conçu afin de satisfaire aux règles et aux exigences budgétaires de la SHQ. L'unité du budget et de la vérification interne veille à ce que les contrôles demeurent opérationnels et qu'ils soient respectés.

Chaque gestionnaire reçoit mensuellement un rapport détaillé lui permettant de faire un suivi de son budget et de connaître ses disponibilités budgétaires. Deux fois l'an, soit en mai ainsi qu'en septembre, les gestionnaires sont tenus de présenter un état des dépenses anticipées au 31 décembre. L'unité du budget et de la vérification interne compile les données et prépare un état anticipé des dépenses qui sera présenté à l'équipe de direction, au comité d'audit et au conseil d'administration.

DEMANDE BUDGÉTAIRE SUPPLÉMENTAIRE

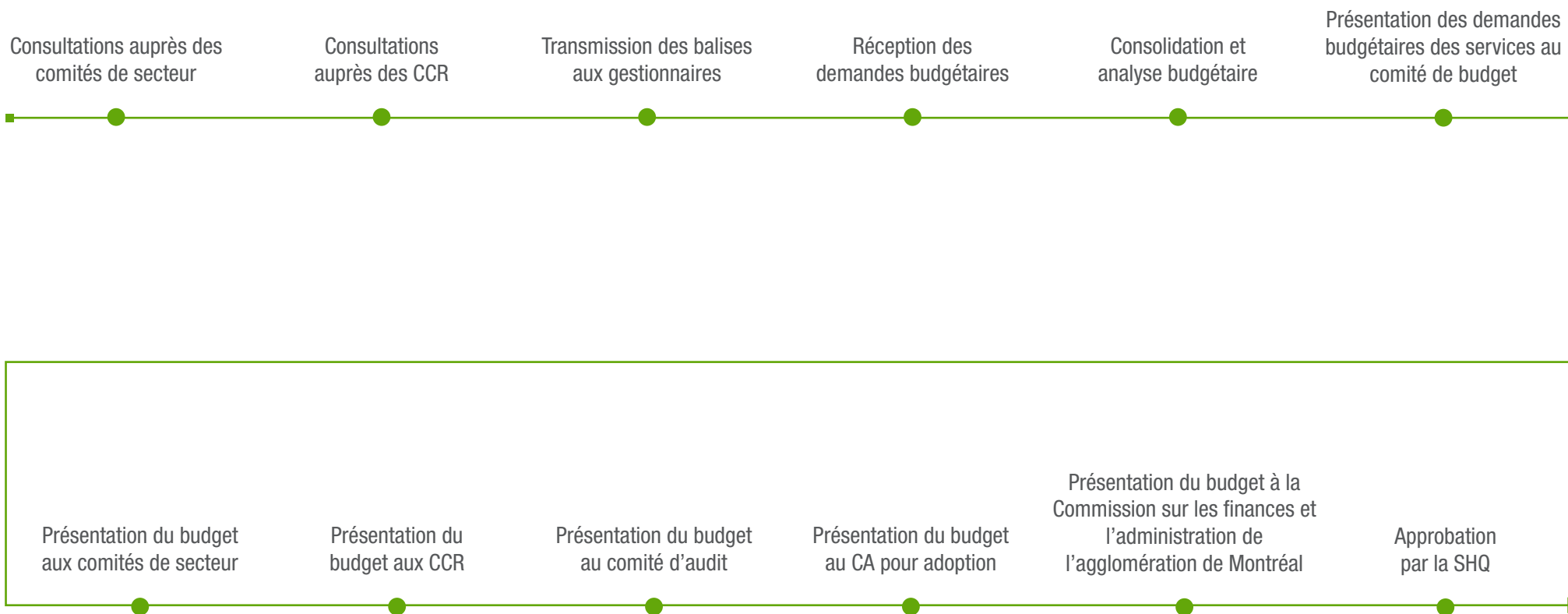
En cours d'exercice, certaines situations peuvent nécessiter une demande spéciale de budget supplémentaire à la SHQ. Ces demandes sont souvent attribuables à des dépenses imprévisibles, comme celles qu'occasionnent les sinistres ou qui sont liées au coût de l'énergie.

La direction générale adjointe de l'administration et des affaires corporatives prépare alors un document justificatif qui sera approuvé par le conseil d'administration avant d'être envoyé à la SHQ. Ce n'est que lorsque cette dernière aura accepté officiellement la demande, soit par l'octroi d'un budget supplémentaire, soit par une autorisation de dépassement aux états financiers, que les sommes seront disponibles dans le système financier pour utilisation par les gestionnaires.

PROCESSUS BUDGÉTAIRE

CALENDRIER DU PROCESSUS BUDGÉTAIRE

Le processus budgétaire 2019 s'échelonne de mai à décembre 2018. Il débute par la fixation des orientations et des paramètres budgétaires. Ces orientations et paramètres sont présentés aux directeurs de service, pour être ensuite analysés par le comité du budget et le comité d'audit, puis sont approuvés par le conseil d'administration.



PLANIFICATION STRATÉGIQUE 2015-2019

ORIENTATIONS PRIORITAIRES

1. Assurer la qualité des milieux de vie

1.1 En poursuivant les rénovations majeures nécessitées par l'état du parc de logements

- 1.1.1 Planifier les rénovations majeures en fonction d'une vision globale à long terme qui comprend :
- la reconnaissance par les bailleurs de fonds des besoins réels de l'OMHM et la nécessité d'un cadre budgétaire prévisible et pluriannuel;
 - l'obtention d'une plus grande marge de manœuvre;
 - le maintien des actifs par l'investissement dans la prévention;
 - la prise en compte du bien-être des résidents et de leur expertise ainsi que de celle des employés.
- 1.1.2 Assurer la qualité des rénovations et leur durabilité par :
- l'accentuation du contrôle et du suivi des chantiers;
 - la consultation des locataires et leur implication active dans le maintien des améliorations.

1.2 En optimisant son offre de services

- 1.2.1 Ajuster son offre de services en :
- tenant compte de ses capacités;
 - l'adaptant aux enjeux sociaux et environnementaux présents dans ses milieux de vie;
 - favorisant une approche de proximité;
 - la communiquant clairement à la clientèle;
 - suscitant l'engagement et la collaboration des résidents.

1.3 En favorisant la vie communautaire et la cohabitation harmonieuse

- 1.3.1 Offrir des milieux de vie paisibles ouverts sur leur quartier
- développer de nouvelles approches dans la gestion des conflits et des tensions;
 - poursuivre les actions en prévention portant sur la sécurité et le sentiment de sécurité;
 - travailler à une fréquentation harmonieuse des espaces communs.
- 1.3.2 Favoriser l'intégration sociale des résidents en :
- soutenant leurs actions dans les milieux de vie et leur implication dans leur quartier;
 - favorisant les initiatives communautaires;
 - renforçant l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité afin de leur faciliter l'accès aux services externes dont elles ont besoin.





2. **Augmenter l'offre de logements et mieux répondre à la diversité des besoins, et ce, en proposant des solutions créatives**
 - 2.1 **Accentuer le rôle de l'OMHM dans le développement et la pérennisation du logement social sur l'île de Montréal, et ce, tant à partir des programmes disponibles que de stratégies novatrices**
 - développer des stratégies afin d'offrir plus de logements aux groupes ciblés, notamment les familles nombreuses;
 - soutenir la pérennisation des projets en difficulté;
 - poursuivre l'utilisation des programmes existants tout en développant des stratégies de financement innovatrices.
 - 2.2 **Accroître et faciliter l'accès au logement social sur l'île de Montréal**
 - contribuer au développement d'une vision partagée sur le maintien et le développement du logement social sur l'île de Montréal;
 - développer des partenariats avec les acteurs de l'habitation sociale afin de mieux répondre aux besoins des Montréalais et Montréalaises.
3. **Relever les défis à venir en saisissant les occasions d'amélioration et de développement et en s'appuyant sur une équipe compétente, outillée et engagée**
 - 3.1 **Positionner l'OMHM dans l'environnement politique et stratégique**
 - assurer une présence aux diverses tribunes et instances;
 - se doter d'un programme de visibilité;
 - assurer une veille stratégique, notamment sur les politiques et orientations gouvernementales ainsi que sur les bonnes pratiques;
 - effectuer les démarches nécessaires à l'obtention d'un contrat de performance lui assurant plus d'autonomie dans la gestion afin d'adapter les pratiques aux particularités du contexte montréalais.
 - 3.2 **Accroître et adapter les compétences de ses employés afin de disposer d'une main-d'œuvre répondant aux nouvelles réalités en misant, entre autres, sur :**
 - l'intégration et la consolidation des meilleures pratiques, notamment en matière de conciliation travail-famille;
 - la formation et le développement;
 - la mobilisation;
 - l'attraction et la rétention des talents;
 - des contrats de travail empreints de ses engagements et de ses valeurs.
 - 3.3 **Accroître la performance de l'organisation par :**
 - la révision des processus d'affaires;
 - la poursuite de l'amélioration de l'organisation du travail;
 - l'amélioration des outils de travail et de gestion;
 - le renforcement de l'approche de gestion par projet.

RÉALISATIONS 2018

ORIENTATIONS	PRINCIPALES RÉALISATIONS
<p>1. Assurer la qualité des milieux de vie :</p> <p>1.1 En poursuivant les rénovations majeures nécessitées par l'état du parc de logements</p>	<ul style="list-style-type: none">• Planification des travaux majeurs afin d'être en mesure de dépenser la totalité du budget de rénovation et d'améliorations majeures (RAM et Régénération) disponible, soit quelque 83 M\$ et, notamment :<ul style="list-style-type: none">- Réalisation de remises à neuf de bâtiments aux habitations DuFort, Delorimier, Émile Nelligan I, Nicolet (phase II) Terrasse-Ontario A et C.- Poursuite du chantier des habitations Saint-Michel Nord (185 logements); avancement des travaux à 75 %; aussi, amorce d'une réflexion devant mener à un projet d'innovation sociale dotant ce milieu de vie d'une nouvelle dynamique en ce qui touche la sécurité, la cohabitation, le développement communautaire et social, etc.• Dans le cadre de la réalisation du plan directeur de maintien des actifs (PDMA) pour le Service des résidences (SR) et le Service de la gestion des logements abordables (SGLA), réalisation de 80 % du bilan de santé de ce parc immobilier.



ORIENTATIONS	PRINCIPALES RÉALISATIONS
<p>1.2 En optimisant son offre de services</p>	<ul style="list-style-type: none">• Poursuite du chantier sur les communications avec les résidants, en collaboration avec les locataires, les employés et le conseil d'administration, portant notamment sur le traitement de leurs demandes et de leurs plaintes :<ul style="list-style-type: none">- consultation des parties prenantes complétée;- dépôt d'un diagnostic et de pistes d'action.• Poursuite de la réorganisation des activités d'entretien et de réparation dans les HLM par, entre autres :<ul style="list-style-type: none">- la poursuite des projets suivants : plan quinquennal de peinture des cages d'escalier et de rehaussement des espaces communs des immeubles réservés aux familles, projet de développement des compétences à l'interne en utilisation du placoplâtre, projet en « Hygiène du bâtiment » ;- le développement d'un tableau de bord permettant de mesurer les résultats relativement aux activités mises en place et de corriger les écarts.• Adoption et mise en œuvre d'un plan d'action en matière de lutte à la vermine visant l'accentuation de la prévention, la mise en œuvre de nouvelles façons de faire et le développement de nouveaux partenariats avec la Ville et ses arrondissements, les organismes communautaires ainsi qu'avec le réseau de la santé et des services sociaux.
<p>1.3 En favorisant la vie communautaire et la cohabitation harmonieuse</p>	<ul style="list-style-type: none">• Dans la foulée de la légalisation du cannabis, tenue d'une consultation auprès des locataires et dépôt des recommandations au CA sur les politiques et mesures à mettre en place.• Reconnaissance de la structure de consultation des locataires dans le réseau des résidences ENHARMONIE.

RÉALISATIONS 2018

ORIENTATIONS	PRINCIPALES RÉALISATIONS
<p>2. Augmenter l'offre de logements et mieux répondre à la diversité des besoins et ce, en proposant des solutions créatives :</p> <p>2.1 Accentuer le rôle de l'OMHM dans le développement et la pérennisation du logement social sur l'île de Montréal, et ce, tant à partir des programmes disponibles que des stratégies novatrices</p> <p>2.2 Accroître et faciliter l'accès au logement social sur l'île de Montréal</p>	<ul style="list-style-type: none">• Poursuite des démarches auprès de la Ville en vue de l'obtention dans le nouveau programme AccèsLogis Montréal des mesures suivantes :<ul style="list-style-type: none">- Autorisation de gestion en portefeuille des unités réalisées dans le nouveau programme AccèsLogis Montréal;- Reconnaissance des frais de développement de l'OMHM.• Poursuite du développement de l'offre de logements sociaux, notamment :<ul style="list-style-type: none">- par le développement du projet mixte Saint-Denis-Rosemont (résidence pour aînés de 193 logements et centre administratif) pour une mise en chantier en 2019.• Poursuite des actions en concertation avec les autres gestionnaires de logements sociaux, notamment :<ul style="list-style-type: none">- Participation active au projet d'Alliance des propriétaires sans but lucratif de Montréal;- Concertation avec les gestionnaires de logements sociaux à Montréal afin qu'ils puissent bénéficier des programmes SL1.• Mise en œuvre des engagements du gouvernement du Québec en matière de programmes Suppléments au loyer (PSL) en conventionnant d'ici le 31 mars 2019, les 665 nouvelles unités SL1 2018-2019 à être attribuées.• Élaboration et mise en œuvre en collaboration avec le Projet logement Montréal (PLM) et le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal d'un projet de 110 logements pour les personnes en situation d'itinérance.

RÉALISATIONS 2018

ORIENTATIONS

3. Relever les défis à venir en saisissant les occasions d'amélioration et de développement et en s'appuyant sur une équipe compétente, outillée, engagée :

3.1 Positionner l'OMHM dans l'environnement politique et stratégique

3.2 Accroître et adapter les compétences de ses employés afin de disposer d'une main-d'œuvre répondant aux nouvelles réalités

PRINCIPALES RÉALISATIONS

- Poursuite, avec les partenaires, des démarches auprès des instances gouvernementales afin de faire valoir les défis particuliers et besoins du parc immobilier HLM montréalais, notamment :
 - les besoins budgétaires pour les ensembles immobiliers en fin de convention;
 - l'importance d'établir de nouvelles conditions de partenariat favorables à l'autonomie de l'OMHM en matière de gestion et de développement, notamment la gestion en portefeuille selon les types de programmes et de budgets pluriannuels.
- Révision du code d'éthique de l'OMHM suivie d'activités d'information et de sensibilisation des employés.
- Poursuite du développement des compétences des gestionnaires notamment par le développement d'un troisième parcours d'apprentissage pour les gestionnaires et un bilan du programme de gestion des talents (la relève).
- Dans une perspective d'amélioration à la santé et sécurité au travail :
 - Élaboration, dans la foulée de la légalisation du cannabis, d'une politique sur l'usage de la drogue, de l'alcool et des médicaments sur les lieux de travail;
 - Bonification de la gestion de la présence au travail et des invalidités liées aux accidents de travail par:
 - La formation des gestionnaires afin qu'ils soient mieux outillés pour jouer leur rôle;
 - Le développement d'indicateurs permettant de suivre le nombre et la gravité des accidents afin de mieux cibler les améliorations à apporter.



RÉALISATIONS 2018

ORIENTATIONS	PRINCIPALES RÉALISATIONS
3.3 Accroître la performance de l'organisation	<ul style="list-style-type: none">• Adoption d'orientations communes en développement durable et en développement social visant à poursuivre et structurer les engagements de l'organisation en ces domaines.• Production d'une analyse de potentiel et de développement des activités commerciales.• Adoption et implantation d'une nouvelle politique de gestion contractuelle à la suite de l'adoption de la Loi 122.• Mise en ligne d'un nouveau site Web.• Poursuite du développement informatique, plus particulièrement :<ul style="list-style-type: none">- du progiciel VIP par :<ul style="list-style-type: none">- le déploiement du module formation;- le développement d'outils de gestion (ex. production de rapports);- le suivi de la performance du système;- du nouveau logiciel financier <i>Logic.net</i>.

PRIORITÉS 2019

ORIENTATIONS	ACTIONS PRIORITAIRES
<p>1. Assurer la qualité des milieux de vie :</p> <p>1.1 En poursuivant les rénovations majeures nécessitées par l'état du parc de logements</p>	<ul style="list-style-type: none">• Planifier et réaliser la programmation 2019 des travaux majeurs afin d'être en mesure de dépenser la totalité du budget de rénovation et d'améliorations majeures (RAM) disponible et faire des démarches afin d'obtenir les 150 M\$ par an nécessaires.• Parachever les travaux de régénération aux habitations Saint-Michel Nord et poursuivre l'amélioration du cadre de vie par une approche d'innovation sociale.• Terminer les travaux de remise à neuf aux habitations Dollier-de-Casson.• Selon les budgets disponibles, démarrer des projets majeurs aux habitations Terrasse-Coursol, Boyce-Viau, Saint-André, Barclay et Marie-Victorin.• Terminer le bilan de santé des immeubles du parc de logements abordables et des habitations du réseau des 10 résidences ENHARMONIE.• Élaborer un plan de maintien des actifs (PDMA) pour les logements abordables.• Avec les bailleurs de fonds, développer des solutions innovantes pour assurer le financement des travaux majeurs de remise en état du parc HLM et proposer un projet-pilote à cet effet en collaboration avec la Ville de Montréal.

PRIORITÉS 2019

ORIENTATIONS	ACTIONS PRIORITAIRES
1.2 En optimisant son offre de services	<ul style="list-style-type: none">• Redéployer les services de proximité en collaboration avec les résidants et les employés dans une perspective d'amélioration des services.• Poursuivre le rehaussement de la qualité des espaces communs par la consolidation des ajustements à l'entretien et aux réparations amorcée en 2017 et l'amélioration des cages d'escaliers des bâtiments pour familles et personnes seules.• Mettre en œuvre le plan d'action intégré contre la vermine.• Adopter et mettre en œuvre les recommandations issues des travaux du Chantier sur l'amélioration des communications avec les locataires.• Se doter et initier la mise en œuvre d'un plan d'action afin d'assurer la transition d'un service de gestion alimentaire à un service de restauration dans les résidences ENHARMONIE.• Réaliser cinq sondages de satisfaction de la clientèle :<ul style="list-style-type: none">- Locataires HLM;- Locataires des logements abordables;- Locataires des résidences ENHARMONIE;- Locataires des programmes Supplément de loyer (PSL);- Propriétaires signataires d'ententes dans le cadre des programmes PSL.
1.3 En favorisant la vie communautaire et la cohabitation harmonieuse	<ul style="list-style-type: none">• Poursuivre la réflexion sur le maintien des aînés dans leur communauté et déposer des recommandations.• Développer des mesures de résultats sur les actions menées en vue de favoriser la cohabitation harmonieuse dans les milieux de vie.

PRIORITÉS 2019

ORIENTATIONS	ACTIONS PRIORITAIRES
<p>2. Augmenter l'offre de logements et mieux répondre à la diversité des besoins et ce, en proposant des solutions créatives.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Poursuivre le développement de l'offre de logements sociaux, notamment :<ul style="list-style-type: none">- en amorçant les travaux sur le chantier du projet mixte Saint-Denis-Rosemont (résidence pour aînés de 193 logements et centre administratif) (mise en chantier en 2019);- en captant les occasions de consolider et augmenter le portefeuille de projets immobiliers développés en collaboration avec des partenaires;- en poursuivant le partenariat et les collaborations avec les intervenants en logement social de l'Île de Montréal afin de rapprocher l'offre et la demande;- en assurant la mise en œuvre de la 5^e année de programmation du PSL.• Adopter et amorcer la mise en œuvre d'un plan de développement visant à développer quelque 3 500 unités sur 10 ans afin de répondre aux besoins des ménages sur la liste d'attente de l'OMHM et consolider les opérations du parc de logements abordables.

PRIORITÉS 2019

ORIENTATIONS	ACTIONS PRIORITAIRES
<p>3. Relever les défis à venir en saisissant les occasions d'amélioration et de développement et en s'appuyant sur une équipe compétente, outillée, engagée.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Terminer la mise en oeuvre du plan stratégique 2015-2019, en dresser le bilan et élaborer un plan 2020-2024.• Faire les démarches nécessaires auprès des instances gouvernementales afin de faire valoir les défis particuliers et les besoins du parc immobilier HLM montréalais, et :<ul style="list-style-type: none">- obtenir les sommes requises afin d'assurer la pérennité du patrimoine bâti;- trouver des solutions à la fin des ententes fédérales-provinciales touchant le financement;- établir de nouvelles conditions de partenariat favorables à l'autonomie de l'OMHM en matière de gestion et de développement du parc de logements.• Participer activement aux démarches entamées conjointement avec le Regroupement des offices d'habitation du Québec (ROHQ) et l'Office municipal d'habitation de Québec (OMHQ) en vue de mettre en œuvre un projet pilote de nouvelle gouvernance entre ces offices et la SHQ.• Poursuivre le développement des mesures de résultats de la performance de l'organisation à l'usage des administrateurs.• Mettre en œuvre les célébrations du 50^e anniversaire de l'OMHM.• Élaborer un plan directeur du Service des technologies de l'information et des télécommunications (TIT) 2020-2023.

BUDGET DES PROGRAMMES

CONSOLIDÉ OMHM SUR TROIS ANS

DESCRIPTION	RÉSULTATS 2017	BUDGET 2018	BUDGET 2019	%
REVENUS				
REVENUS D'EXPLOITATION	112 977 900 \$	115 183 200 \$	117 780 800 \$	2,3 %
SUBVENTIONS	56 241 200 \$	57 987 200 \$	64 339 300 \$	11,0 %
TOTAL DES REVENUS	169 219 100 \$	173 170 400 \$	182 120 100 \$	5,2 %

DÉPENSES				
RESSOURCES HUMAINES	40 941 500 \$	37 930 800 \$	39 621 000 \$	4,5 %
ADMINISTRATION	9 350 000 \$	12 061 600 \$	12 269 300 \$	1,7 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	18 847 500 \$	21 126 800 \$	20 892 700 \$	-1,1 %
SERVICE À LA CLIENTÈLE	5 495 900 \$	6 036 000 \$	6 194 100 \$	2,6 %
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	61 699 200 \$	63 700 800 \$	68 846 900 \$	8,1 %
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	110 353 800 \$	83 674 100 \$	150 874 100 \$	80,3 %
FINANCEMENT	75 398 200 \$	77 982 600 \$	77 675 600 \$	-0,4 %
RÉSERVES	398 300 \$	863 900 \$	764 200 \$	-11,5 %
VERSEMENTS AUX PROPRIÉTAIRES	52 198 300 \$	54 000 000 \$	60 000 000 \$	11,1 %
DÉPENSES EXTRAORDINAIRES	112 900 \$	- \$	- \$	- %
TOTAL DES DÉPENSES	374 795 600 \$	357 376 600 \$	437 137 900 \$	22,3 %
EXCÉDENT (INSUFFISANCE)	(205 576 500 \$)	(184 206 200 \$)	(255 017 800 \$)	38,4 %
(-) CONTRIBUTION	(130 603 100 \$)	(139 580 600 \$)	(153 216 300 \$)	9,8 %
(-) RAM CAPITALISÉ	(75 038 900 \$)	(44 742 500 \$)	(102 000 000 \$)	128,0 %
SURPLUS (DÉFICIT)	65 500 \$	116 900 \$	198 500 \$	

CONSOLIDÉ OMHM 2019

DESCRIPTION	BUDGET HLM 2019	BUDGET PSL 2019	BUDGET LAQ 2019	BUDGET ACCÈSLOGIS 2019	BUDGET IMMEUBLES BENNY FARM 2019	BUDGET CONSOLIDÉ 2019
REVENUS						
REVENUS D'EXPLOITATION	92 858 800 \$	- \$	21 096 700 \$	1 651 900 \$	2 173 400 \$	117 780 800 \$
SUBVENTIONS	- \$	62 435 100 \$	208 900 \$	917 300 \$	778 000 \$	64 339 300 \$
TOTAL DES REVENUS	92 858 800 \$	62 435 100 \$	21 305 600 \$	2 569 200 \$	2 951 400 \$	182 120 100 \$

DÉPENSES						
RESSOURCES HUMAINES	31 047 400 \$	2 257 000 \$	5 465 800 \$	321 200 \$	529 600 \$	39 621 000 \$
ADMINISTRATION	11 092 400 \$	178 100 \$	865 700 \$	67 900 \$	65 200 \$	12 269 300 \$
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	18 870 900 \$	- \$	1 510 700 \$	198 100 \$	313 000 \$	20 892 700 \$
SERVICE À LA CLIENTÈLE	3 406 000 \$	- \$	2 785 100 \$	- \$	3 000 \$	6 194 100 \$
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	62 639 800 \$	- \$	4 725 700 \$	620 800 \$	860 600 \$	68 846 900 \$
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	150 055 300 \$	- \$	540 000 \$	131 900 \$	146 900 \$	150 874 100 \$
FINANCEMENT	70 963 300 \$	- \$	4 682 900 \$	1 134 300 \$	895 100 \$	77 675 600 \$
RÉSERVES	- \$	- \$	636 100 \$	128 100 \$	- \$	764 200 \$
VERSEMENTS AUX PROPRIÉTAIRES	- \$	60 000 000 \$	- \$	- \$	- \$	60 000 000 \$
TOTAL DES DÉPENSES	348 075 100 \$	62 435 100 \$	21 212 000 \$	2 602 300 \$	2 813 400 \$	437 137 900 \$
EXCÉDENT (INSUFFISANCE)	(255 216 300) \$	- \$	93 600 \$	(33 100) \$	138 000 \$	(255 017 800) \$
CONTRIBUTION	(153 216 300) \$	- \$	- \$	- \$	- \$	(153 216 300) \$
(-) RAM CAPITALISÉ	(102 000 000) \$	- \$	- \$	- \$	- \$	(102 000 000) \$
SURPLUS (DÉFICIT)	- \$	- \$	93 600 \$	(33 100) \$	138 000 \$	198 500 \$

CONTRIBUTIONS ET SUBVENTIONS

	SHQ		CMM		AGGLOMÉRATION		SCHL		TOTAL	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
PROGRAMME HLM										
Contribution conjointe (1)	123 132 700 \$	135 404 800 \$	13 681 400 \$	15 045 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	136 814 100 \$	150 449 800 \$
Contribution exclusive	2 216 500 \$	2 216 500 \$	- \$	- \$	550 000 \$	550 000 \$	- \$	- \$	2 766 500 \$	2 766 500 \$
TOTAL HLM	125 349 200 \$	137 621 300 \$	13 681 400 \$	15 045 000 \$	550 000 \$	550 000 \$	- \$	- \$	139 580 600 \$	153 216 300 \$
PROGRAMME PSL										
Subvention conjointe (1)	50 490 000 \$	56 191 600 \$	5 610 000 \$	6 243 500 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	56 100 000 \$	62 435 100 \$
TOTAL PSL	50 490 000 \$	56 191 600 \$	5 610 000 \$	6 243 500 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	56 100 000 \$	62 435 100 \$
PROGRAMME LAQ										
Subvention conjointe (1) (2)	204 300 \$	188 000 \$	22 700 \$	20 900 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	227 000 \$	208 900 \$
TOTAL LAQ	204 300 \$	188 000 \$	22 700 \$	20 900 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	227 000 \$	208 900 \$
PROGRAMME ACCÈSLOGIS										
Subvention conjointe (1) (2)	825 900 \$	825 600 \$	91 800 \$	91 700 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	917 700 \$	917 300 \$
TOTAL ACCÈSLOGIS	825 900 \$	825 600 \$	91 800 \$	91 700 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	917 700 \$	917 300 \$
IMMEUBLES BENNY FARM										
Subvention conjointe (1) (2)	353 300 \$	414 000 \$	39 200 \$	46 000 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	392 500 \$	460 000 \$
Subvention exclusive	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	350 000 \$	318 000 \$	350 000 \$	318 000 \$
TOTAL AUTRES	353 300 \$	414 000 \$	39 200 \$	46 000 \$	- \$	- \$	350 000 \$	318 000 \$	742 500 \$	778 000 \$
TOTAL GLOBAL	177 222 700 \$	195 240 500 \$	19 445 100 \$	21 447 100 \$	550 000 \$	550 000 \$	350 000 \$	318 000 \$	197 567 800 \$	217 555 600 \$

Note 1 : Contribution ou subvention conjointe : 90 % SHQ, 10 % CMM

Note 2 : Cette subvention provient du programme PSL. Elle est incluse dans les subventions de ce programme.

AVOIR MULTIPROGRAMME

RÉSERVES	Réserve autogestion	Réserve remplacement immeuble	Réserve remplacement meuble	Réserve de gestion hypothécaire	Réserve générale	TOTAL
SOLDE AUX ÉTATS FINANCIERS DU 31 DÉCEMBRE 2017	2 942 900 \$	6 067 500 \$	1 840 200 \$	1 239 700 \$	133 500 \$	12 223 800 \$
CONTRIBUTIONS ANTICIPÉES 2018	473 305 \$	580 100 \$	161 500 \$	127 000 \$	- \$	1 341 905 \$
CONTRIBUTIONS BUDGÉTISÉES 2019	- \$	574 000 \$	161 800 \$	28 400 \$	- \$	764 200 \$
AFFECTATIONS ANTICIPÉES 2018	- \$	(1 935 500) \$	- \$	- \$	- \$	(1 935 500) \$
AFFECTATIONS BUDGÉTISÉES 2019	- \$	(1 725 300) \$	(177 500) \$	- \$	- \$	(1 902 800) \$
SOLDE ANTICIPÉ AU 31 DÉCEMBRE 2019	3 416 205 \$	3 560 800 \$	1 986 000 \$	1 395 100 \$	133 500 \$	10 491 605 \$

SURPLUS	Programme HLM	Programme PSL	Programme LAQ	Programme AccèsLogis	Immeubles Benny Farm et autres	TOTAL
SURPLUS AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2017	- \$	- \$	(3 116 800) \$	535 100 \$	254 400 \$	(2 327 300) \$
Résultats anticipés 2018	- \$	- \$	- \$	104 700 \$	210 500 \$	315 200 \$
Résultats budgétisés 2019	- \$	- \$	93 600 \$	- \$	138 000 \$	231 600 \$
SURPLUS (DÉFICIT) PROJETÉ AU 31 DÉCEMBRE 2019	- \$	- \$	(3 023 200) \$	639 800 \$	602 900 \$	(1 780 500) \$

BUDGET HLM (PUBLIC ET PRIVÉ) ET ANALYSE

DESCRIPTION	RÉSULTATS 2017	BUDGET 2018	BUDGET 2019	%
REVENUS				
REVENUS D'EXPLOITATION	89 342 600 \$	90 880 300 \$	92 858 800 \$	2,2 %
SUBVENTIONS	- \$	- \$	- \$	- %
TOTAL DES REVENUS	89 342 600 \$	90 880 300 \$	92 858 800 \$	2,2 %

DÉPENSES				
RESSOURCES HUMAINES	32 995 100 \$	29 736 000 \$	31 047 400 \$	4,4 %
ADMINISTRATION	8 214 200 \$	10 974 200 \$	11 092 400 \$	1,1 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	17 253 500 \$	19 165 100 \$	18 870 900 \$	-1,5 %
SERVICE À LA CLIENTÈLE	2 798 700 \$	3 556 500 \$	3 406 000 \$	-4,2 %
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	56 025 700 \$	57 629 400 \$	62 639 800 \$	8,7 %
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	108 560 000 \$	83 178 900 \$	150 055 300 \$	80,4 %
FINANCEMENT	68 657 500 \$	70 963 300 \$	70 963 300 \$	- %
TOTAL DES DÉPENSES	294 504 700 \$	275 203 400 \$	348 075 100 \$	26,5 %
EXCÉDENT (INSUFFISANCE)	(205 162 100 \$)	(184 323 100 \$)	(255 216 300 \$)	38,5 %
(-) CONTRIBUTION	(130 603 100 \$)	(139 580 600 \$)	(153 216 300 \$)	9,8 %
(-) RAM CAPITALISÉ	(75 038 900 \$)	(44 742 500 \$)	(102 000 000 \$)	128,0 %
SURPLUS (CONTRIBUTION)	479 900 \$	- \$	- \$	- %

BUDGET HLM (PUBLIC ET PRIVÉ) ET ANALYSE (suite)

REVENUS

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS DE LOCATION	89 932 500 \$	91 902 100 \$	2,2 %
AUTRES REVENUS	947 800 \$	956 700 \$	0,9 %
TOTAL	90 880 300 \$	92 858 800 \$	2,2 %

Nous présentons le budget « Revenus de location » tel qu'il a été établi par la SHQ.

DÉPENSES - Ressources humaines

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ADMINISTRATION	17 790 000 \$	17 969 100 \$	1,0 %
ENTRETIEN	11 946 000 \$	13 078 300 \$	9,5 %
TOTAL	29 736 000 \$	31 047 400 \$	4,4 %

L'indexation des salaires prévue au budget 2019 est de 2 %.

Les autres facteurs qui font fluctuer l'enveloppe salariale sont analysés à la section « Rémunération » du présent document.

DÉPENSES - Administration

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
FRAIS GÉNÉRAUX	4 605 500 \$	4 536 500 \$	-1,5 %
FRAIS INFORMATIQUES	6 312 000 \$	6 498 600 \$	3,0 %
AUTRES FRAIS NON RÉCURRENTS	56 700 \$	57 300 \$	1,1 %
TOTAL	10 974 200 \$	11 092 400 \$	1,1 %

L'Office maintient toujours le cap sur le contrôle de ses frais généraux.

Les budgets alloués pour les rubriques « Frais informatiques » et « Autres frais non récurrents » sont établis par la SHQ.

DÉPENSES - Conciergerie et entretien

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
CONTRATS ET RESSOURCES MATÉRIELLES	12 684 500 \$	12 187 700 \$	-3,9 %
ENTRETIEN DES SYSTÈMES SPÉCIALISÉS	6 105 600 \$	6 308 200 \$	3,3 %
AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION	375 000 \$	375 000 \$	- %
TOTAL	19 165 100 \$	18 870 900 \$	-1,5 %

Le budget pour la rubrique « Conciergerie et entretien » demeure sensiblement le même que celui de 2018. Une nouvelle affectation concernant la nature du poste budgétaire des dépenses liées à l'entretien des ascenseurs et à la fumigation explique la diminution dans la rubrique « Contrats et ressources matérielles » ainsi que l'augmentation dans la rubrique « Entretien des systèmes spécialisés ».

BUDGET HLM (PUBLIC ET PRIVÉ) ET ANALYSE (suite)

DÉPENSES - Service à la clientèle

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
SOUTIEN À LA CLIENTÈLE	2 115 900 \$	1 947 500 \$	-8,0 %
SUBVENTION AUX ASSOCIATIONS DE LOCATAIRES	352 900 \$	456 700 \$	29,4 %
ACTIVITÉS COMMUNAUTAIRES ET SOCIALES	407 700 \$	311 800 \$	-23,5 %
FRAIS DE DÉMÉNAGEMENT	680 000 \$	690 000 \$	1,5 %
TOTAL	3 556 500 \$	3 406 000 \$	-4,2 %

Initialement, le budget de la rubrique « Soutien à la clientèle » est déterminé par la SHQ en fonction du nombre de logements et s'élève à 22 \$ par logement, soit un montant de 456 742 \$. L'Office a reçu l'autorisation de la SHQ d'utiliser les revenus générés par la location des toits pour les antennes à hauteur de 1 M\$ pour financer cette activité. À cela s'ajoute le fait qu'il peut utiliser sa réserve de gestion pour compléter le financement si nécessaire.

Les budgets des rubriques « Subvention aux associations de locataires » et « Activités communautaires et sociales » sont également déterminés par la SHQ en fonction du nombre de logements. En 2018, la SHQ a haussé son aide dans la rubrique « Subvention aux associations de locataires » de 17 \$ à 20 \$ par logement, qui sera ensuite indexée de 2 \$ par année pour atteindre 30 \$ par logement en 2023. Le montant alloué en 2019 est de 22 \$ par logement. L'écart de la rubrique « Activités communautaires et sociales » est lié au budget octroyé en 2018 par la SHQ dans le cadre de la subvention *Initiative de développement durable, d'entraide et de mobilisation (ID²EM)* et qui n'est pas inclus au budget 2019.

DÉPENSES - Énergie, taxes, assurances et sinistres

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ÉNERGIE	28 775 700 \$	32 543 800 \$	13,1 %
TAXES	23 006 500 \$	24 246 000 \$	5,4 %
ASSURANCES ET SINISTRES	5 847 200 \$	5 850 000 \$	- %
TOTAL	57 629 400 \$	62 639 800 \$	8,7 %

Les budgets des rubriques « Énergie », « Taxes » et « Assurances et sinistres » sont déterminés par la SHQ. Toutefois, le budget octroyé pour la rubrique « Énergie » étant inférieur à nos évaluations, nous présentons notre besoin budgétaire, qui sera acheminé à la SHQ.

Pour ces postes, la SHQ reconnaît la totalité de la dépense aux états financiers.

DÉPENSES - Remplacement, amélioration et modernisation (RAM)

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
IMMEUBLE	18 894 500 \$	60 000 000 \$	217,6 %
TERRAIN	1 879 000 \$	5 000 000 \$	166,1 %
DÉCONTAMINATION	290 000 \$	100 000 \$	-65,5 %
BÂTIMENT	19 135 800 \$	33 111 700 \$	73,0 %
LOGEMENT	29 715 600 \$	34 543 600 \$	16,2 %
HONORAIRES PROFESSIONNELS	13 179 000 \$	17 000 000 \$	29,0 %
FRAIS DE RELOGEMENT	85 000 \$	300 000 \$	252,9 %
TOTAL	83 178 900 \$	150 055 300 \$	80,4 %

En 2018, notre demande budgétaire était de l'ordre de 125 M\$. La SHQ a consenti 83 178 900 \$ pour les programmes HLM public et privé. En 2019, l'OMHM persiste à exprimer ses besoins réels pour la gestion responsable de son parc immobilier. Notre demande budgétaire s'élève maintenant à 150 M\$ annuellement pour les cinq prochaines années, considérant la vétusté de notre parc immobilier qui nécessite d'importants investissements.

DÉPENSES - Financement

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
INTÉRÊTS	21 791 800 \$	21 805 300 \$	0,1 %
AMORTISSEMENT	48 711 800 \$	48 698 300 \$	- %
RENTES EMPHYTÉOTIQUES ET AUTRES FRAIS	459 700 \$	459 700 \$	- %
TOTAL	70 963 300 \$	70 963 300 \$	- %

Les budgets de ces postes proviennent de données déterminées par la SHQ.

BUDGET PSL ET ANALYSE

DESCRIPTION	RÉSULTATS 2017	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS				
REVENUS D'EXPLOITATION	- \$	- \$	- \$	- \$
SUBVENTIONS	54 417 200 \$	56 100 000 \$	62 435 100 \$	11,3 %
TOTAL DES REVENUS	54 417 200 \$	56 100 000 \$	62 435 100 \$	11,3 %

DÉPENSES				
RESSOURCES HUMAINES	2 124 900 \$	1 988 300 \$	2 257 000 \$	13,5 %
ADMINISTRATION	94 000 \$	111 700 \$	178 100 \$	59,4 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	- \$	- \$	- \$	- \$
SERVICE À LA CLIENTÈLE	- \$	- \$	- \$	- \$
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	- \$	- \$	- \$	- \$
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	- \$	- \$	- \$	- \$
FINANCEMENT	- \$	- \$	- \$	- \$
RÉSERVES	- \$	- \$	- \$	- \$
VERSEMENTS AUX PROPRIÉTAIRES	52 198 300 \$	54 000 000 \$	60 000 000 \$	11,1 %
TOTAL DES DÉPENSES	54 417 200 \$	56 100 000 \$	62 435 100 \$	11,3 %
SURPLUS (DÉFICIT)	- \$	- \$	- \$	- %

REVENUS

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
SUBVENTIONS	56 100 000 \$	62 435 100 \$	11,3 %
TOTAL	56 100 000 \$	62 435 100 \$	11,3 %

La rubrique « Subventions » représente les sommes nécessaires pour combler la différence entre le loyer inscrit au bail et le loyer versé par le locataire, qui équivaut à 25 % de son revenu. En 2019, près de 13 000 ménages bénéficieront de ces programmes, comparativement à 12 200 en 2018.

DÉPENSES

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
RESSOURCES HUMAINES	1 988 300 \$	2 257 000 \$	13,5 %
ADMINISTRATION	111 700 \$	178 100 \$	59,4 %
VERSEMENTS AUX PROPRIÉTAIRES	54 000 000 \$	60 000 000 \$	11,1 %
TOTAL	56 100 000 \$	62 435 100 \$	11,3 %

Au cours de l'année 2018, il y a eu des ajouts de personnel afin de livrer les nouvelles unités provenant du programme Supplément au loyer. Ces ressources supplémentaires sont budgétisées en 2019.

Le Service du PSL devra aménager de nouveaux espaces de travail afin d'accueillir les nouveaux employés, ce qui explique la hausse dans la rubrique « Administration ».

Les sommes attribuées au poste « Versements aux propriétaires » seront révisées mensuellement par la SHQ afin de refléter la situation réelle.

BUDGET LAQ ET ANALYSE

DESCRIPTION	RÉSULTATS 2017	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS				
REVENUS D'EXPLOITATION	20 085 200 \$	20 582 100 \$	21 096 700 \$	2,5 %
SUBVENTIONS	235 000 \$	227 000 \$	208 900 \$	-8,0 %
TOTAL DES REVENUS	20 320 200 \$	20 809 100 \$	21 305 600 \$	2,4 %

DÉPENSES				
RESSOURCES HUMAINES	5 051 100 \$	5 372 700 \$	5 465 800 \$	1,7 %
ADMINISTRATION	918 500 \$	850 800 \$	865 700 \$	1,8 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	1 260 500 \$	1 514 400 \$	1 510 700 \$	-0,2 %
SERVICE À LA CLIENTÈLE	2 638 400 \$	2 476 500 \$	2 785 100 \$	12,5 %
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	4 415 700 \$	4 674 500 \$	4 725 700 \$	1,1 %
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	1 380 700 \$	341 000 \$	540 000 \$	58,4 %
FINANCEMENT	4 575 900 \$	4 747 000 \$	4 682 900 \$	-1,4 %
RÉSERVES	270 400 \$	735 300 \$	636 100 \$	-13,5 %
VERSEMENTS AUX PROPRIÉTAIRES	- \$	- \$	- \$	- %
DÉPENSES EXTRAORDINAIRES	112 900 \$	- \$	- \$	- %
TOTAL DES DÉPENSES	20 624 100 \$	20 712 200 \$	21 212 000 \$	2,4 %
SURPLUS (DÉFICIT)	(303 900 \$)	96 900 \$	93 600 \$	

REVENUS

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS DE LOCATION	20 159 600 \$	20 606 200 \$	2,2 %
AUTRES REVENUS	422 500 \$	490 500 \$	16,1 %
SUBVENTIONS	227 000 \$	208 900 \$	-8,0 %
TOTAL	20 809 100 \$	21 305 600 \$	2,4 %

Le budget de la rubrique « Revenus de location » est établi en fonction des revenus réels projetés de 2018.

L'augmentation dans la rubrique « Autres revenus » provient d'une hausse des revenus d'intérêt et d'une utilisation accrue des revenus reportés Desjardins pour l'amélioration des services aux locataires.

La diminution dans la rubrique « Subventions » s'explique par le non-renouvellement des unités PSL lorsque le locataire quitte le logement pour lequel une subvention avait été octroyée lors de la première location, cette subvention n'étant pas transférable à un autre locataire.

DÉPENSES - Ressources humaines

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ADMINISTRATION	3 893 500 \$	3 946 500 \$	1,4 %
ENTRETIEN	1 479 200 \$	1 519 300 \$	2,7 %
TOTAL	5 372 700 \$	5 465 800 \$	1,7 %

Les salaires du personnel de l'équipe du Logement abordable ont été indexés de 2 % pour 2019.

BUDGET LAQ ET ANALYSE (suite)

DÉPENSES - Administration

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
FRAIS GÉNÉRAUX	802 600 \$	831 900 \$	3,7 %
FRAIS INFORMATIQUES	27 000 \$	15 000 \$	-44,4 %
AUTRES FRAIS NON RÉCURRENTS	21 200 \$	18 800 \$	-11,3 %
TOTAL	850 800 \$	865 700 \$	1,8 %

Il y a une diminution de la rubrique « Frais informatiques » puisque la conception du site Web des Résidences ENHARMONIE a été complétée en 2018.

DÉPENSES - Conciergerie et entretien

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
CONTRATS ET RESSOURCES MATÉRIELLES	1 514 400 \$	1 510 700 \$	-0,2 %
TOTAL	1 514 400 \$	1 510 700 \$	-0,2 %

Une stabilité des dépenses en conciergerie et entretien est prévue pour l'année 2019.

DÉPENSES - Service à la clientèle

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ACTIVITÉS COMMUNAUTAIRES ET SOCIALES	85 700 \$	87 600 \$	2,2 %
SERVICES ALIMENTAIRES	2 289 800 \$	2 577 500 \$	12,6 %
ACHAT ET ENTRETIEN D'ÉQUIPEMENTS DE CUISINE	101 000 \$	120 000 \$	18,8 %
TOTAL	2 476 500 \$	2 785 100 \$	12,5 %

L'arrivée d'un directeur de la restauration explique en grande partie la hausse dans la rubrique « Services alimentaires ».

Le vieillissement des équipements de cuisine nécessite un plus grand investissement en réparation et renouvellement, ce qui explique la hausse sous la rubrique « Achat et entretien d'équipements de cuisine ».

DÉPENSES - Énergie, taxes, assurances et sinistres

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ÉNERGIE	1 697 600 \$	1 629 200 \$	-4,0 %
TAXES	2 672 400 \$	2 786 700 \$	4,3 %
ASSURANCES ET SINISTRES	304 500 \$	309 800 \$	1,7 %
TOTAL	4 674 500 \$	4 725 700 \$	1,1 %

Les budgets de ces rubriques ont été faits en tenant compte des budgets anticipés de l'année en cours.

BUDGET LAQ ET ANALYSE (suite)

DÉPENSES - Remplacement, amélioration et modernisation (RAM)

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
IMMEUBLE	1 030 000 \$	997 500 \$	-3,2 %
TERRAIN	113 500 \$	79 000 \$	-30,4 %
BÂTIMENT	958 200 \$	997 500 \$	4,1 %
LOGEMENT	61 000 \$	126 000 \$	106,6 %
HONORAIRES PROFESSIONNELS	95 000 \$	162 100 \$	70,6 %
SOUS-TOTAL	2 257 700 \$	2 362 100 \$	4,6 %
(-) UTILISATION DES RÉSERVES DÉDIÉES	(1 916 700) \$	(1 822 100) \$	-4,9 %
TOTAL	341 000 \$	540 000 \$	58,4 %

En 2015, la direction de la gestion des demandes, des logements abordables et des suppléments au loyer a élaboré et mis en œuvre un cadre budgétaire pluriannuel pour les portefeuilles de logements abordables. En continuité avec ce cadre, le budget de plusieurs travaux de rénovation majeurs proviendra des réserves dédiées à cette fin.

DÉPENSES - Financement

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
INTÉRÊTS	1 919 700 \$	1 927 700 \$	0,4 %
AMORTISSEMENT	2 731 200 \$	2 659 100 \$	-2,6 %
FRAIS DE COPROPRIÉTÉ	96 100 \$	96 100 \$	- %
TOTAL	4 747 000 \$	4 682 900 \$	-1,4 %

Les montants ont été évalués selon les conditions rattachées aux prêts hypothécaires en vigueur.

DÉPENSES - Réserve

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
IMMOBILIÈRE	493 600 \$	493 700 \$	- %
MOBILIÈRE	142 400 \$	142 400 \$	- %
HYPOTHÉCAIRE	99 300 \$	- \$	-100,0 %
TOTAL	735 300 \$	636 100 \$	-13,5 %

Les réserves « Immobilière », « Mobilière » et « Hypothécaire » sont budgétisées conformément aux obligations du programme LAQ, tel qu'exigé par la SHQ.

Il n'y aura pas de contribution à la réserve « Hypothécaire » en 2019, les fonds accumulés à ce jour étant suffisants pour satisfaire aux exigences de la SHQ.

BUDGET ACCÈSLOGIS ET ANALYSE

DESCRIPTION	RÉSULTATS 2017	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS				
REVENUS D'EXPLOITATION	1 444 300 \$	1 569 000 \$	1 651 900 \$	5,3 %
SUBVENTIONS	848 000 \$	917 700 \$	917 300 \$	- %
TOTAL DES REVENUS	2 292 300 \$	2 486 700 \$	2 569 200 \$	3,3 %
DÉPENSES				
RESSOURCES HUMAINES	251 700 \$	304 800 \$	321 200 \$	5,4 %
ADMINISTRATION	56 300 \$	70 400 \$	67 900 \$	-3,6 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	123 200 \$	195 000 \$	198 100 \$	1,6 %
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	523 400 \$	591 000 \$	620 800 \$	5,0 %
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	124 400 \$	55 200 \$	131 900 \$	138,9 %
FINANCEMENT	1 035 500 \$	1 141 700 \$	1 134 300 \$	-0,6 %
RÉSERVES	126 400 \$	128 600 \$	128 100 \$	-0,4 %
TOTAL DES DÉPENSES	2 240 900 \$	2 486 700 \$	2 602 300 \$	4,6 %
UTILISATION DES SURPLUS	- \$	- \$	33 100 \$	- %
SURPLUS (DÉFICIT)	51 400 \$	- \$	- \$	- %

REVENUS

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS DE LOCATION	1 526 000 \$	1 609 400 \$	5,5 %
AUTRES REVENUS	43 000 \$	42 500 \$	-1,2 %
SUBVENTIONS	917 700 \$	917 300 \$	- %
TOTAL	2 486 700 \$	2 569 200 \$	3,3 %

L'indexation consentie dans la rubrique « Revenus de location » est calculée par projet, en fonction des conditions de viabilité et des travaux majeurs liés à chaque projet.

DÉPENSES - Ressources humaines

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ADMINISTRATION	167 200 \$	193 400 \$	15,7 %
ENTRETIEN	137 600 \$	127 800 \$	-7,1 %
TOTAL	304 800 \$	321 200 \$	5,4 %

Une indexation de 2 % des salaires est budgétisée pour le personnel en 2019. De plus, la répartition du personnel du Service de la gestion des logements abordables a été redistribuée afin de mieux représenter la réalité sur le terrain.

BUDGET ACCÈSLOGIS ET ANALYSE (suite)

DÉPENSES - Administration, conciergerie et entretien

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ADMINISTRATION	70 400 \$	67 900 \$	-3,6 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	195 000 \$	198 100 \$	1,6 %
TOTAL	265 400 \$	266 000 \$	0,2 %

Une stabilité des dépenses dans les rubriques « Administration » et « Conciergerie et entretien » est prévue pour l'année 2019.

DÉPENSES - Énergie, taxes, assurances et sinistres

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ÉNERGIE	211 700 \$	230 000 \$	8,6 %
TAXES	347 300 \$	352 200 \$	1,4 %
ASSURANCES ET SINISTRES	32 000 \$	38 600 \$	20,6 %
TOTAL	591 000 \$	620 800 \$	5,0 %

Les budgets de ces rubriques ont été faits en tenant compte des budgets anticipés de l'année en cours.

DÉPENSES - RAM, financement et réserves

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
RAM	145 500 \$	212 600 \$	46,1 %
(-) Utilisation des réserves dédiées	(90 300) \$	(80 700) \$	-10,6 %
FINANCEMENT	1 141 700 \$	1 134 300 \$	-0,6 %
RÉSERVES	128 600 \$	128 100 \$	-0,4 %
TOTAL	1 325 500 \$	1 394 300 \$	5,2 %

En 2015, la direction de la gestion des demandes, des logements abordables et des suppléments au loyer a élaboré et mis en œuvre un cadre budgétaire pluriannuel pour les portefeuilles de logements abordables. En continuité avec ce cadre, le budget de plusieurs travaux de rénovation majeurs proviendra des réserves dédiées à cet effet.

Toutefois, la réfection des douches de la Maison Wolfe, qui requiert un investissement de 75 000 \$, ne sera pas financée par des réserves dédiées à cette fin. Les surplus accumulés de ce projet seront utilisés pour combler le déficit budgétaire.

BUDGET LES IMMEUBLES BENNY FARM ET ANALYSE

DESCRIPTION	RÉSULTATS 2017	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS				
REVENUS D'EXPLOITATION	2 105 800 \$	2 151 800 \$	2 173 400 \$	1,0 %
SUBVENTIONS	741 000 \$	742 500 \$	778 000 \$	4,8 %
TOTAL DES REVENUS	2 846 800 \$	2 894 300 \$	2 951 400 \$	2,0 %

DÉPENSES				
RESSOURCES HUMAINES	518 700 \$	529 000 \$	529 600 \$	0,1 %
ADMINISTRATION	67 000 \$	54 500 \$	65 200 \$	19,6 %
CONCIERGERIE ET ENTRETIEN	210 300 \$	252 300 \$	313 000 \$	24,1 %
SERVICE À LA CLIENTÈLE	58 800 \$	3 000 \$	3 000 \$	- %
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES	734 400 \$	805 900 \$	860 600 \$	6,8 %
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET MODERNISATION (RAM)	288 700 \$	99 000 \$	146 900 \$	48,4 %
FINANCEMENT	1 129 300 \$	1 130 600 \$	895 100 \$	-20,8 %
RÉSERVES	1 500 \$	- \$	- \$	- %
TOTAL DES DÉPENSES	3 008 700 \$	2 874 300 \$	2 813 400 \$	-2,1 %
SURPLUS (DÉFICIT)	(161 900) \$	20 000 \$	138 000 \$	590,0 %

REVENUS

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
REVENUS DE LOCATION	2 119 800 \$	2 137 900 \$	0,9 %
AUTRES REVENUS	32 000 \$	35 500 \$	10,9 %
SUBVENTIONS	742 500 \$	778 000 \$	4,8 %
TOTAL	2 894 300 \$	2 951 400 \$	2,0 %

Une indexation de 1 % a été prévue pour les revenus de location en 2019.

L'augmentation de la rubrique « Subventions » provient de l'ajout de nouvelles unités du programme Supplément au loyer. Ces nouvelles unités remplacent les logements qui étaient dédiés aux anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale et subventionnés par la SCHL.

DÉPENSES - Ressources humaines

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ADMINISTRATION	277 300 \$	272 800 \$	-1,6 %
ENTRETIEN	251 700 \$	256 800 \$	2,0 %
TOTAL	529 000 \$	529 600 \$	0,1 %

Une indexation de 2 % des salaires est budgétisée pour le personnel en 2019. De plus, la répartition du personnel du Service de la gestion des logements abordables a été redistribuée afin de mieux représenter la réalité sur le terrain.

BUDGET LES IMMEUBLES BENNY FARM ET ANALYSE (suite)

DÉPENSES - Administration, conciergerie et entretien et service à la clientèle

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ADMINISTRATION	54 500 \$	65 200 \$	19,6 %
CONCERGERIE ET ENTRETIEN	252 300 \$	313 000 \$	24,1 %
SERVICE À LA CLIENTÈLE	3 000 \$	3 000 \$	- %
TOTAL	309 800 \$	381 200 \$	23,0 %

L'augmentation dans la rubrique « Administration » est liée principalement à la hausse des frais de communication occasionnée par l'utilisation des téléphones intelligents par le personnel d'entretien ainsi qu'à un investissement pour le mobilier de bureau.

La hausse de la rubrique « Conciergerie et entretien » provient de l'augmentation des coûts d'entretien des systèmes et équipements (ventilation, plomberie, ascenseurs) qui atteignent un niveau de vétusté plus avancé.

DÉPENSES - Énergie, taxes, assurances et sinistres

DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
ÉNERGIE	380 000 \$	399 100 \$	5,0 %
TAXES	361 700 \$	373 000 \$	3,1 %
ASSURANCES ET SINISTRES	64 200 \$	88 500 \$	37,9 %
TOTAL	805 900 \$	860 600 \$	6,8 %

Les budgets de ces rubriques ont été faits en tenant compte des budgets anticipés de l'année en cours.

RAM et financement

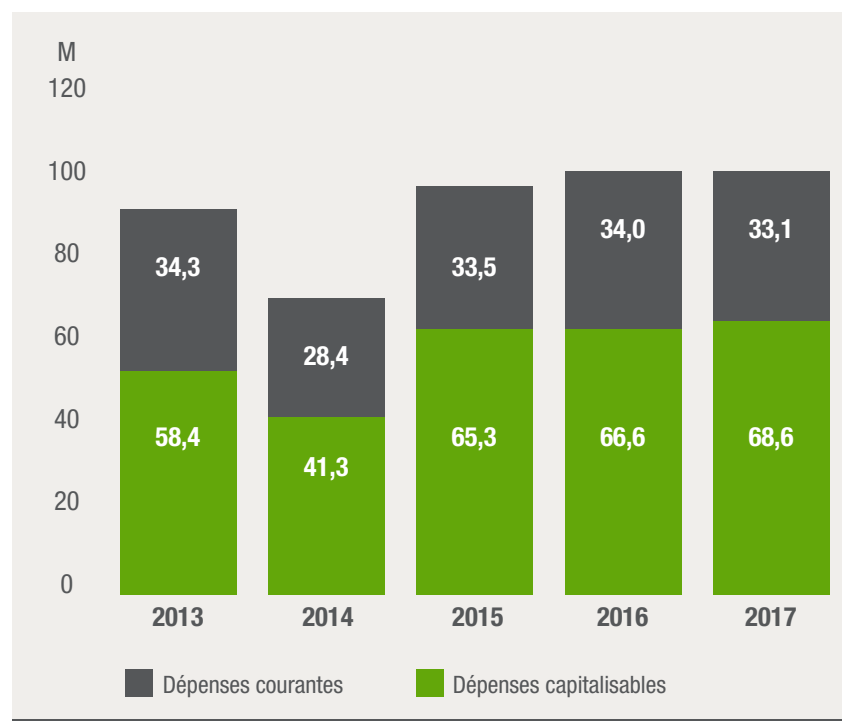
DESCRIPTION	BUDGET 2018	BUDGET 2019	ÉCART %
RAM	99 000 \$	146 900 \$	48,4 %
FINANCEMENT	1 130 600 \$	895 100 \$	-20,8 %
TOTAL	1 229 600 \$	1 042 000 \$	-15,3 %

La diminution dans la rubrique « Financement » est liée aux meilleures conditions de prêt obtenues lors de la renégociation temporaire du financement hypothécaire.

PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS

Investissements dans les travaux majeurs (RAM)

De 2008 à 2018, plus de 912,3 millions de dollars ont été investis dans un patrimoine collectif évalué à plus de 3 milliards de dollars. Le premier plan quinquennal d'investissements (2008 à 2012) a permis à l'OMHM de bénéficier d'une somme de 364,7 millions de dollars, soit une moyenne de 72,9 millions de dollars par année. Pour le second plan (2013 à 2017), cette moyenne annuelle s'est élevée à 92,8 millions de dollars. Le troisième plan quinquennal, qui se poursuit jusqu'en 2020, a quant à lui permis à l'Office de profiter d'un budget RAM de 83,2 millions de dollars en 2018.



	Investissements RAM	% capitalisable
2013	93 M\$	61,6 %
2014	69,7 M\$	59,3 %
2015	98,8 M\$	66,1 %
2016	100,6 M\$	66,2 %
2017	101,7 M\$	67,5 %

Le budget RAM est offert en deux enveloppes distinctes : les travaux capitalisables et les travaux de type dépense. Depuis 2011, la Société d'habitation du Québec (SHQ) maximise le pourcentage du budget RAM capitalisable. Par exemple, un minimum de 55 % de la somme d'un budget de 50 millions de dollars doit être capitalisable. En 2017, avec l'octroi d'un budget RAM record de 101,7 millions de dollars, 67,5 % des investissements ont pu être capitalisés. Ces deux enveloppes et le pourcentage de travaux capitalisables influencent la programmation, les stratégies de réalisation, la lutte à la vétusté et les budgets d'opérations.

Axes d'intervention

BUDGET RAM

Pour 2019, la SHQ a confirmé l'allocation d'un montant de base de 40 millions de dollars à 55 % capitalisable, alors que l'OMHM avait déposé une demande budgétaire RAM de 150 millions de dollars à 68 % capitalisable. L'Office se prépare toutefois à accueillir un rehaussement de budget au printemps. Pour ne pas retarder les travaux prévus et respecter l'année financière (31 décembre), les appels d'offres seront lancés avec une validité de 120 jours au lieu de 90, pour permettre une marge de manœuvre.

REMISE EN ÉTAT DE LOGEMENTS

Les besoins financiers de remise en état des composantes des 20 810 logements HLM occupés et vacants se maintiennent à plus de 25 millions de dollars en 2019. Les investissements requis comprennent les montants des logements rénovés lors des remises à neuf de bâtiments. Notons aussi qu'annuellement, plus de 2 000 logements vacants sont remis en état.



REMISE À NEUF DE BÂTIMENTS

Une trentaine de projets de remise à neuf de bâtiments, nécessitant le plus souvent des travaux de décontamination fongique, de rénovations majeurs et de mise aux normes, sont à réaliser. En 2019, l'OMHM souhaite poursuivre et démarrer des travaux de remise à neuf de bâtiments dans une quinzaine d'ensembles immobiliers. La demande budgétaire considère la nécessité de limiter le nombre de logements vacants du parc HLM pour pouvoir reloger les locataires et réaliser les travaux requis.

RÉGÉNÉRATIONS

Au début de 2017, l'OMHM s'est vu accorder un budget particulier de régénération pour des travaux impliquant de la démolition et de la reconstruction. Les habitations Saint-Michel Nord (185 logements) et les habitations Petite-Bourgogne (5 logements) bénéficient de ce budget particulier de 56,5 millions de dollars. Les travaux doivent être terminés au 31 mars 2019.

MAÎTRISE DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE

L'OMHM profite des travaux majeurs pour améliorer la performance écoénergétique de ses bâtiments. Ces changements contribuent à la maîtrise de la consommation d'énergie et à la réduction des gaz à effet de serre de son parc immobilier. Des subventions substantielles – 440 229 \$ en 2016 et 376 060 \$ en 2017 – permettent de réaliser une partie des travaux de cette nature.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL ET SÉCURITÉ DES BÂTIMENTS

Dans la mesure des budgets disponibles, l'OMHM met en place différents programmes d'amélioration en matière de santé et sécurité au travail et de sécurité des bâtiments, en se conformant aux différentes réglementations en vigueur. On parle par exemple, de programmes touchant l'amiante, les accès aux toits, les circuits électriques, les espaces clos, les alarmes-incendies, les groupes électrogènes, les gicleurs, la ventilation, la gestion des matières résiduelles, les façades de cinq étages et plus, les entrées d'eau et le radon.



PRIORITÉS DE LA PROGRAMMATION

Les priorités de la SHQ, notre bailleur de fonds, sont :

Priorité 1 : Impact sur la santé, la sécurité ou l'étanchéité/la solidité/l'intégrité – délai de 0 à 1 an

Exemples : *Décontamination fongique, maçonnerie et toitures*

Priorité 2 : Projet à soumettre au moins 3 ans avant l'échéance de la convention

Note : Habitations en fin de convention : 5 en 2016, 7 en 2017 et 6 en 2018

Priorité 3 : Autres impacts (normes, fonctionnement, efficacité énergétique, appels de service, disponibilité et entretien) – délai de 0 à 3 ans

Exemples : *Avis de non-conformité de la RBQ, rénovations de logements, ventilation et plomberie*

La priorité peut être établie selon l'année prévue de réalisation ainsi que selon l'indice de vétusté des composantes. Certains travaux ont été reportés ces dernières années et deviennent prioritaires, tout en ayant la réduction du déficit d'entretien et l'ajout d'améliorations fonctionnelles comme objectifs. Les consultations des locataires influencent la portée et les façons de faire de certains projets. L'efficacité énergétique, la réduction des coûts d'entretien et le maintien des actifs sont aussi des éléments considérés de façon significative dans la priorisation des projets.

Les investissements destinés à la remise à neuf des logements occupés, à même le budget RAM, font partie des priorités exprimées par le Comité consultatif des résidents (CCR).

**BUDGET RAM TRIENNAL
2019-2020-2021**

	2019 Version de base à 40 M\$	2019 Demande budgétaire 150 M\$	2020 Demande budgétaire 150 M\$	2021 Demande budgétaire 150 M\$
1- Équipements et aménagement intérieur (peinture, murs et planchers des lieux communs)	4,0	10	10	10
2- Ascenseurs et chutes à déchets	0,5	1,4	1,6	1,6
3- Chauffage et ventilation	1,2	8	9	8
4- Électricité du bâtiment, mesures d'économie d'énergie et alarme-incendie	2,3	8	9	9
5- Plomberie et gicleurs	2,5	6	6	6
6- Salaires, relocalisation de locataires, gestion de l'amiante et honoraires professionnels (plans et devis, avocats, bilan de santé et inspections de façades)	8,0	16	16,3	16,6
7- Enveloppe (cloisons, isolation, maçonnerie, revêtement, portes et fenêtres)	5,6	44	42,1	42,8
8- Structure (fondations, murs porteurs, poutres, colonnes, balcons et escaliers extérieurs)	1,6	13	12	12
9- Toitures et marquises	0,9	9	9	9
10- Logements vacants	7,2	18	18	18
11- Logements occupés (travaux préventifs, réparations et modernisations)	4,8	12	12	12
12- Terrain (am. paysager, stationnements, rampes, soutènements, terrasses, égouts et éclairage du site)	1,4	4,6	5	5
TOTAL BUDGET RAM =	40 M\$	150 M\$	150 M\$	150 M\$
% CAPITALISABLE =	55 %	68 %	68 %	68 %

RÉMUNÉRATION

LA RÉMUNÉRATION

La rémunération globale est le poste de dépenses le plus important de l'enveloppe Administration, conciergerie et entretien (ACE) de l'OMHM. Le tableau ci-dessous présente les principaux éléments de la masse salariale, soit la rémunération, les avantages sociaux, qui regroupent les régimes de retraite et les assurances collectives, ainsi que les charges sociales gouvernementales comme :

- le Régime de rentes du Québec;
- le Régime québécois d'assurance parentale;
- l'assurance-emploi;
- le Fonds des services de santé;
- la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.

Au poste « Ressources humaines » apparaissant au Budget, il faut ajouter la rémunération des préposés à la sécurité des locataires, celle des surveillants-résidants ainsi que celle des chefs cuisiniers. Les dépenses allouées à la rémunération de ces employés sont respectivement sous les postes « Sécurité » et « Service à la clientèle », comme le requiert la Société d'habitation du Québec.

2019	RESSOURCES HUMAINES	SÉCURITÉ	CUISINE	RÉMUNÉRATION GLOBALE	PART RELATIVE
RÉMUNÉRATION	30 614 700 \$	1 373 100 \$	510 300 \$	32 498 100 \$	78 %
CHARGES SOCIALES	4 286 100 \$	192 300 \$	71 400 \$	4 549 800 \$	11 %
AVANTAGES SOCIAUX	4 720 200 \$	- \$	76 500 \$	4 796 700 \$	11 %
TOTAL	39 621 000 \$	1 565 400 \$	658 200 \$	41 844 600 \$	100 %

RÉMUNÉRATION GLOBALE PAR GROUPE D'EMPLOYÉS

	RÉMUNÉRATION	CHARGES SOCIALES	AVANTAGES SOCIAUX	RÉMUNÉRATION GLOBALE
Cadres et employés non syndiqués	7 584 100 \$	1 061 800 \$	1 323 200 \$	9 969 100 \$
Cols blancs	11 449 700 \$	1 603 000 \$	1 688 800 \$	14 741 500 \$
Cols bleus	11 580 900 \$	1 621 300 \$	1 708 200 \$	14 910 400 \$
Préposés à la sécurité des locataires ⁽¹⁾	1 120 600 \$	156 900 \$	- \$	1 277 500 \$
Surveillants-résidants ⁽¹⁾	252 500 \$	35 400 \$	- \$	287 900 \$
Chefs cuisiniers ⁽²⁾	510 300 \$	71 400 \$	76 500 \$	658 200 \$
Total	32 498 100 \$	4 549 800 \$	4 796 700 \$	41 844 600 \$

(1) La rémunération de ces groupes d'employés n'apparaît pas dans les comptes de la masse salariale, mais dans le poste « Sécurité », à la demande de la SHQ. La rubrique « Sécurité » est sous la rubrique « Conciergerie et entretien ». Les charges sociales et les avantages sociaux y sont inclus.

(2) La rémunération de ce groupe d'employés n'apparaît pas dans les comptes de la masse salariale, mais dans la rubrique « Service à la clientèle », à la demande de la SHQ. Les charges sociales et les avantages sociaux y sont inclus.

EFFECTIFS

TABLEAU DES EFFECTIFS

	2018	2019	ÉCART
Personnel permanent	779	786	7
Personnel surnuméraire	105	114	9
Total	884	900	16

TABLEAU DES EFFECTIFS - personnel permanent

	2018	2019	ÉCART
Cadres et employés non syndiqués	112	115	3
Cols blancs	270	272	2
Cols bleus	234	236	2
Préposés à la sécurité des locataires ⁽¹⁾	137	137	0
Surveillants-résidents ⁽¹⁾	26	26	0
Total	779	786	7

⁽¹⁾ Note 1 : Les préposés à la sécurité des locataires ainsi que les surveillants-résidents sont des postes permanents à temps partiel.

Deux postes de cadres ainsi que deux postes de cols bleus attirés au Service des immeubles seront également titularisés afin de conserver l'expertise de ce personnel qui œuvrait déjà au sein de notre organisation depuis quelques années. De plus, deux postes d'analyste en informatique ont été créés afin d'aider au support de nouvelles applications informatiques.

TABLEAU DES EFFECTIFS – personnel surnuméraire

	2018	2019	ÉCART
Cadres et employés non syndiqués	9	5	-4
Cols blancs	59	66	7
Cols bleus	27	33	6
Contractuels	10	10	0
Total	105	114	9

L'accroissement des postes est lié aux investissements importants dans l'enveloppe budgétaire des travaux majeurs ainsi qu'à la volonté de l'OMHM de poursuivre des projets de compétence avec les cols bleus. Les défis en matière de sécurité et de salubrité contribuent également à l'arrivée de nouvelles ressources.

EFFECTIFS (suite)

EFFECTIFS 2019 RÉPARTIS SELON LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Unité administrative	Cadres et non syndiqués <i>note 1</i>	Cols blancs	Cols bleus	Préposés et surveillants	Total 2019	Total 2018	Écart
Direction générale	3	0	0	0	3	8	-5
Service des communications	1	9	0	0	10	10	0
Secrétariat général	2	6	0	0	8	5	3
Direction de la gestion et du développement des actifs	3	0	0	0	3	0	3
Service des immeubles	28	32	43	0	103	99	4
Service de la salubrité	1	17	0	0	18	17	1
Direction de la gestion des demandes, des logements abordables et des suppléments au loyer	1	1	0	0	2	2	0
Service des résidences	18	31	19	22	90	89	1
Service de la gestion des logements abordables	2	6	10	4	22	25	-3
Service des programmes de supplément au loyer	2	29	0	0	31	31	0
Service d'accueil des demandes de logement et de référence	2	17	0	0	19	17	2
Direction des finances et de l'administration	1	2	0	0	3	3	0
Service des finances	2	17	0	0	19	19	0
Service de l'approvisionnement	1	21	0	0	22	21	1
Service des technologies de l'information et des télécommunications	2	18	0	0	20	18	2
Service des ressources humaines	11	5	0	0	16	15	1
Direction générale adjointe à la gestion des HLM	5	10	0	0	15	14	1
Secteur Sud-Ouest	12	26	63	43	144	143	1
Secteur Nord-Ouest	11	25	59	51	146	146	0
Secteur Est	12	25	61	43	141	140	1
Développement communautaire et social	4	27	0	0	31	30	1
Service du centre d'appels et de la sécurité	5	15	14	0	34	32	2
TOTAL	129	339	269	163	900	884	16

Note 1

Répartition de la catégorie :

Gestionnaires	85
Cadres-conseils	40
Non syndiqués	4
Total	129



ANNEXES

DÉFINITIONS, SIGLES ET ACRONYMES

DÉFINITIONS

Agglomération de Montréal

L'agglomération de Montréal est une instance politique municipale formée des élus de la Ville de Montréal et des élus des 15 autres municipalités de l'île. Elle est dirigée par le conseil d'agglomération.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités. Elle compte une population de 3,6 millions de personnes répartie sur un territoire de 4 360 kilomètres carrés, dont 525 de surfaces aquatiques et 2 218 de terres agricoles, soit 58 % du territoire.

Conseil d'agglomération

Depuis sa création, le 1^{er} janvier 2006, le conseil d'agglomération, présidé par le maire de Montréal, est composé de 31 élus de Montréal et des villes reconstituées qui se répartissent comme suit : le maire de Montréal, 15 élus du conseil municipal de Montréal, 14 maires des villes reconstituées (L'Île-Dorval et Dorval ont un représentant), un représentant supplémentaire de Dollard-Des-Ormeaux (en raison de la taille de sa population) désigné par le maire de cette ville.

Le conseil d'agglomération possède, à l'égard des services communs à l'ensemble des citoyens de l'île, le pouvoir d'adopter tout règlement, d'autoriser toute dépense et d'imposer toute taxe sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est l'organisme national responsable de l'habitation au Canada. Constituée en société d'État en 1946 pour réagir à la pénurie de logements qui a suivi la guerre, elle est, depuis ce jour, une institution nationale d'importance. La SCHL est le premier fournisseur au Canada d'assurance prêt hypothécaire, de titres hypothécaires, de programmes, de politiques et de recherche en matière d'habitation.

Société d'habitation du Québec (SHQ)

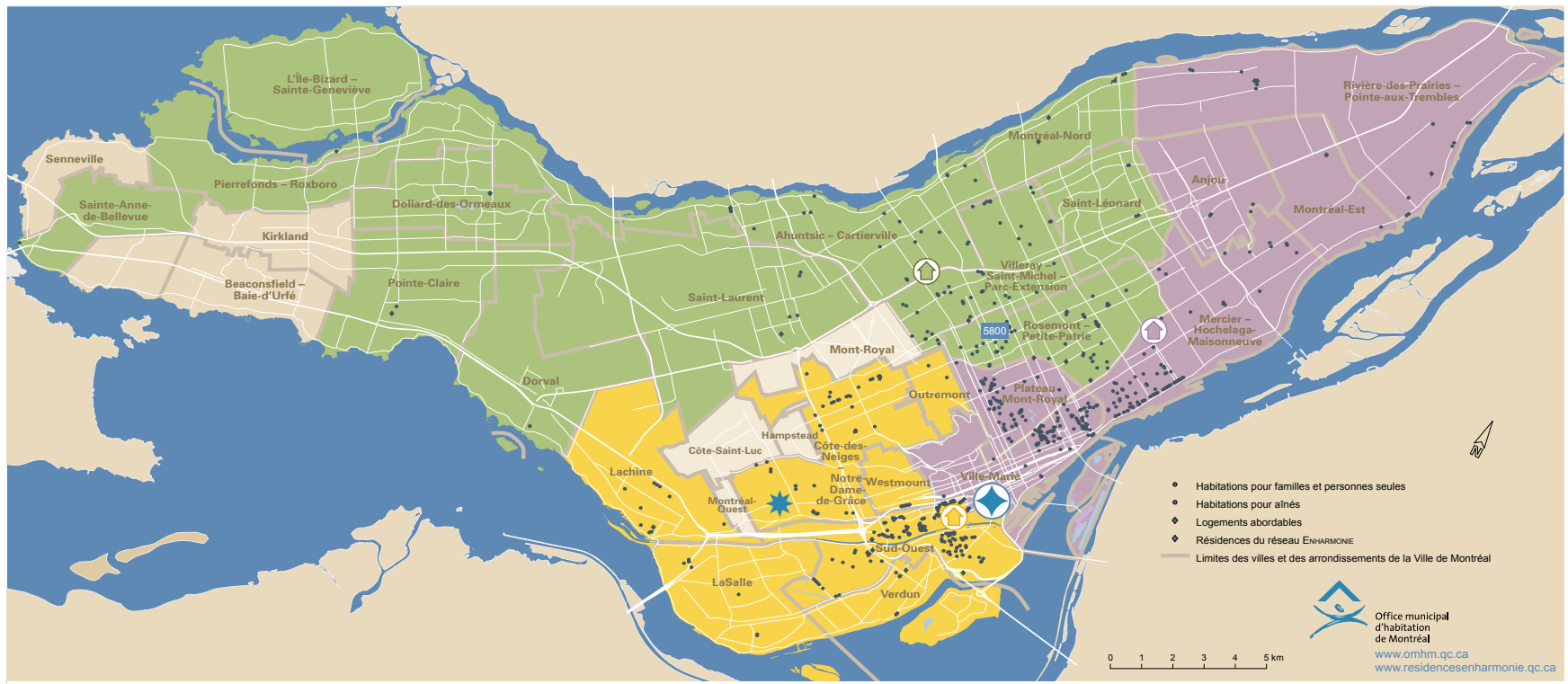
La Société d'habitation du Québec agit comme la principale conseillère du gouvernement du Québec en matière d'habitation et relève du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Elle élabore et met en œuvre des politiques et des programmes dans le domaine de l'habitation. Elle est aussi responsable du plus important parc immobilier de logements sociaux sur le territoire québécois.



SIGLES ET ACRONYMES

ACE	Administration, conciergerie et entretien
CCR	Comité consultatif de résidants
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
HLM	Habitations à loyer modique
LAQ	Logement abordable Québec
OMHM	Office municipal d'habitation de Montréal
PAPA	Personnes âgées en légère perte d'autonomie
PSL	Programme de supplément au loyer
RAM	Remplacement, amélioration et modernisation
RBQ	Régie du bâtiment du Québec
SCFP	Syndicat canadien de la fonction publique
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SHQ	Société d'habitation du Québec
SIC	Société immobilière du Canada

TERRITOIRE DE L'OMHM



Siège social

- > 415, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 202
Montréal, Qc H2Z 1H8
514 872-6442
Direction générale
Direction générale adjointe, Gestion des HLM
- > **Service d'accueil des demandes de logement et de référence** : 514 868-5588
- > **Bureau des plaintes** : 514 868-5999
- > **Secrétariat général** : 514 868-5232
- > **Direction générale adjointe, Administration et affaires corporatives** : 514 872-3050
Service de la comptabilité : 514 872-2434
- > **Service des communications** : 514 872-2016
- > **Service des ressources humaines** : 514 872-2017

5800 Bureaux administratifs

- > 5800, rue Saint-Denis, bureau 104
Montréal, Qc H2S 3L5
- > **Service des immeubles** : 514 872-4722
- > **Service de l'approvisionnement** : 514 872-3845
- > **Service du développement communautaire et social** (5^e étage) : 514 872-2104

Service des programmes Supplément au loyer et des activités commerciales

- > 1695, rue Grand Trunk
Montréal, Qc H3K 3H1 514 868-3113

Direction de la gestion des demandes, des logements abordables et des suppléments au loyer

- > 415, rue Saint-Antoine Ouest, bureau 202
Montréal, Qc H2Z 1H8
514 868-4255
- > **Service des résidences** : 514 868-4255
- > **Direction des logements standards**
Les Immeubles Benny Farm
3800, avenue Benny, bureau 101
Montréal, Qc H4B 3A4
514 483-4118

Secteur HLM NORD-OUEST

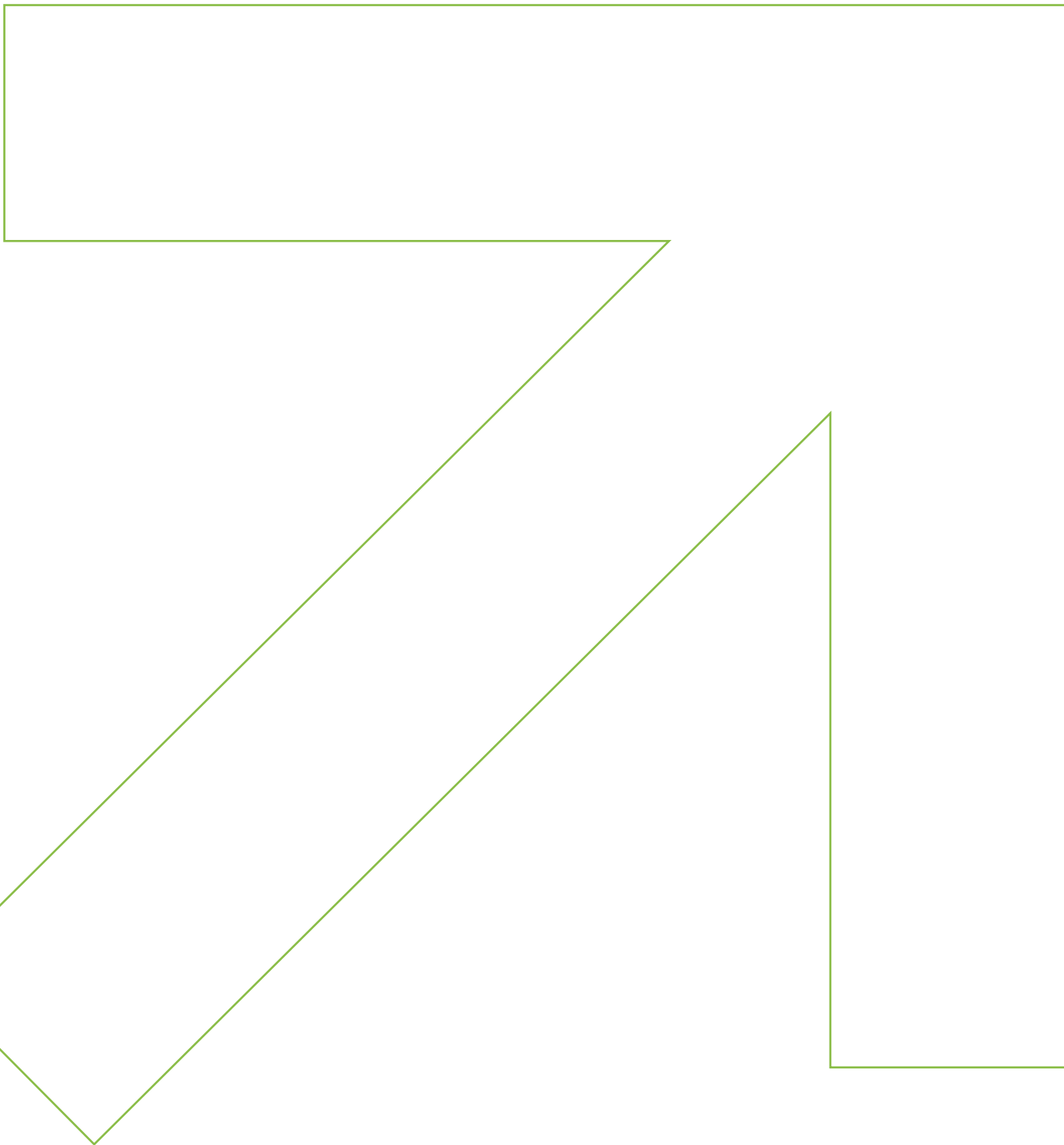
- 255, boulevard Crémazie Est, bureau 150
Montréal, Qc H2M 1M2
514 872-OMHM (6646)

Secteur HLM SUD-OUEST

- 2247, rue Delisle, 3^e étage
Montréal, Qc H3J 1K4
514 872-OMHM (6646)

Secteur HLM EST

- 3330, boulevard de l'Assomption
Montréal, Qc H1N 3S4
514 872-OMHM (6646)



Office municipal
d'habitation
de Montréal



Dossier # : 1182904006

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance

de déposer, à l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018, pour approbation à son assemblée extraordinaire du 29 novembre 2018, le budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance.

Signé par Benoit DAGENAIS **Le** 2018-11-05 11:57

Signataire :

Benoit DAGENAIS

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION**Dossier # :1182904006**

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance

CONTENU**CONTEXTE****DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)****DESCRIPTION**

Voir le budget 2019 de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance en pièce jointe.

JUSTIFICATION**ASPECT(S) FINANCIER(S)****DÉVELOPPEMENT DURABLE****IMPACT(S) MAJEUR(S)****OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION****CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)****CONFORMITÉ 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

Lynne TRÉPANIÉ
Conseillère analyse - contrôle de gestion

Tél : 514-872-5898
Télécop. : 514-872-5655

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-11-05

Nancy SINCLAIR
Chef de division - Soutien au greffe et
adjointe au directeur

Tél : 514 872-2636
Télécop. : 514 872-5655

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves SAINDON
Greffier et directeur

Tél : 514 872-3007
Approuvé le : 2018-11-05



Rapport annuel d'activités 2017-2018 et prévisions budgétaires 2019

Table des matières

- 5 MISSION ET VISION**
- 6 VALEURS**
- 7 ORGANES DE GOUVERNANCE**
 - Le conseil d'administration
 - Le comité d'audit
 - Le comité aménagement
 - Le comité de développement stratégique
 - Le comité favoriser le mieux-vivre ensemble
- 10 NOTRE ÉQUIPE**
- 11 ORGANIGRAMME**
- 12 PARC IMMOBILIER**
- 15 BILAN DE L'ANNÉE 2018**
 - Promouvoir le développement durable
 - Un habitat social de qualité
 - Un site vert et intégré dans la ville
 - Un milieu de vie participatif
 - Une organisation ouverte
 - Demandes d'accès à l'information
- 28 FAITS SAILLANTS DU BUDGET 2019**
- 29 PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES**
- 30 ANALYSE DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES**
- 31 PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES PAR FONCTION**
- 32 PROGRAMME D'IMMOBILISATION (RAM)**



Murale « Terre d'accueil » - 2015

M i s s i o n

La CHJM propose des logements de qualité aux résidents à faible revenu, habitant sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, ainsi qu'un éventail de services afin d'offrir un milieu de vie stimulant, où il fait bon vivre, et des opportunités pour l'épanouissement de chacun tant sur le plan individuel que collectif.

La participation de tous les employés, partenaires et fournisseurs assure à la fois la gestion du site, des logements et l'animation de ce milieu de vie.

V i s i o n

En lien avec sa mission, la CHJM oriente ses actions de façon à changer les perceptions populaires du logement social.

Quatre principaux enjeux, liés au Plan stratégique 2016-2018, soutiennent cette vision : un habitat social de qualité, un site vert et intégré dans la ville, un milieu de vie participatif et une organisation ouverte. Ces enjeux sont traités avec l'approche transversale du développement durable.



La Corporation d'habitation Jeanne-Mance (CHJM) a été constituée par la Ville de Montréal le 25 juin 1958 pour administrer le projet connu sous le nom des Habitations Jeanne-Mance.



V A L E U R S

La CHJM s'est dotée de valeurs pour accompagner ses employés dans leurs activités professionnelles. Ces valeurs, partagées par tous, se reflètent à l'intérieur comme à l'extérieur de l'organisation afin d'accroître, entre autres, la confiance des résidents et des nombreux partenaires. Ainsi, la gouvernance et les actions de la CHJM et de ses employés sont ancrées dans des valeurs éthiques et professionnelles qui sont les suivantes :

L'intégrité

valorise la bonne foi, l'équité et l'impartialité dans les rapports entre les personnes et dans le traitement des dossiers. Elle suppose l'honnêteté, l'incorruptibilité et « faire ce qui est bien » en toutes circonstances.

Le respect

soutient des comportements marqués par la courtoisie, la bienveillance, l'empathie et la confidentialité. Cela suppose également l'acceptation des idées et sentiments des autres.

La responsabilisation

La mission de la Corporation représente une grande responsabilité sociale et environnementale pour les administrateurs et les employés. **La CHJM affine le développement durable à ses orientations, ses décisions et ses actions afin de prendre en compte les impacts sociaux et environnementaux.** La responsabilisation appelle également l'adhésion aux orientations, décisions et valeurs organisationnelles dans les gestes au quotidien. Cela implique d'agir avec diligence, rigueur et d'assumer la responsabilité de ses actions y compris celle de ses erreurs. Enfin, le devoir de transparence est la condition essentielle pour établir une relation de confiance tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'organisation.

L'excellence

Le souci de se centrer sur l'action et de se perfectionner est la base d'une culture d'excellence. L'organisation du travail, efficace et efficiente permet une saine gestion du site et des logements. Cela exige de faire preuve d'entraide, de collaboration et de solidarité. Chacun doit démontrer son ouverture face aux idées nouvelles ainsi que sa curiosité et son intérêt d'en apprendre davantage pour parfaire ses connaissances et innover dans ses actions.

ORGANES ET GOUVERNANCE

Les instances décisionnelles de la Corporation sont constituées d'un conseil et de quatre comités qui interagissent entre eux. Les membres des organes de gouvernance se rencontrent régulièrement tout au long de l'année et sont des acteurs issus du secteur du logement social et abordable et d'organismes institutionnels partenaires.

Conseil d'administration

La Corporation est gouvernée par un conseil d'administration composé de sept membres, dont quatre sont nommés par le conseil municipal de la Ville de Montréal. Les trois autres membres sont élus par et parmi les résidents. Le terme des administrateurs est de trois ans, renouvelable.



Postes dont le mandat relève du Conseil municipal de la Ville de Montréal

Robert Petrelli	Président
Danièle Thiboutot	Vice-présidente
Debbie Di Chiaro	Trésorière
Pierre Bouchard	Administrateur

Postes dont le mandat résulte d'une élection parmi les locataires

Lise Cayer	Administratrice
Afshak Chowdhury	Administrateur
Christiane Laferrière	Administratrice

Comité d'audit

Le comité d'audit est composé de trois membres, qui sont nommés par le conseil d'administration pour examiner le cadre financier incluant l'intégrité des états financiers, les mécanismes de contrôle interne et le respect des lois, règlements, politiques et procédures, notamment en ce qui a trait aux octrois de contrats.

Claude Papineau	Président
Debbie DiChiaro	Trésorière
Jean Bernier	Membre

Comité aménagement

Le comité aménagement est composé de sept membres, qui sont nommés par le conseil d'administration pour examiner, commenter, bonifier et suggérer tout projet qui pourrait avoir des impacts sur les aménagements extérieurs du site.

Robert Petrelli
Pierre Bouchard
Vincent Lemay

Alain Vaillancourt

Julia Davies
Clotilde Tarditi
Sylvain Blais
Samuel Reid

Président du conseil d'administration, CHJM
Architecte paysagiste et administrateur, CHJM
Architecte paysagiste, Direction des travaux publics, Arrondissement de Ville-Marie, Ville de Montréal
Conseiller en développement de l'habitation
Direction de l'habitation, Ville de Montréal
Urbaniste
Directrice générale, CHJM
Directeur des opérations, CHJM
Directeur des projets majeurs, CHJM



Participants de la charrette d'idéation—juin 2018

Comité de développement stratégique

Le comité de développement stratégique est composé de cinq membres, qui sont nommés par le conseil d'administration pour émettre des recommandations quant à la mise en marché des logements, la transformation et/ou l'ajout d'unités de logements sur le site, et l'intégration de scénarios de mixité sociale aux Habitations Jeanne-Mance.

Julie Leblanc	Analyste principale, Activités fédérales-provinciales & logement abordable, SCHL
Cécile Poirier	Conseillère en développement de l'habitation, Direction de l'habitation, Ville de Montréal
Debbie DiChiaro	Trésorière du conseil d'administration, CHJM
Lise Cayer	Administratrice, CHJM
Alain Vaillancourt	Conseiller en développement, Direction de l'habitation, Ville de Montréal
Clotilde Tarditi	Directrice générale, CHJM



Comité favoriser le mieux-vivre ensemble

Le comité favoriser le mieux-vivre-ensemble est composé de cinq membres, qui sont nommés par le conseil d'administration pour émettre des recommandations quant aux orientations de la Corporation en matière de développement social et communautaire et à la sélection de différents projets sociaux et communautaire en lien avec les besoins des résidents.

Danièle Thiboutot	Vice-présidente du conseil d'administration, CHJM
Ashfak Chowdhury	Administrateur, CHJM
Annie Gauthier	Conseillère en développement social, Arrondissement de Ville-Marie
Lucie Côté	Agente de développement social et communautaire, CHJM
Clotilde Tarditi	Directrice générale, CHJM

Notre équipe



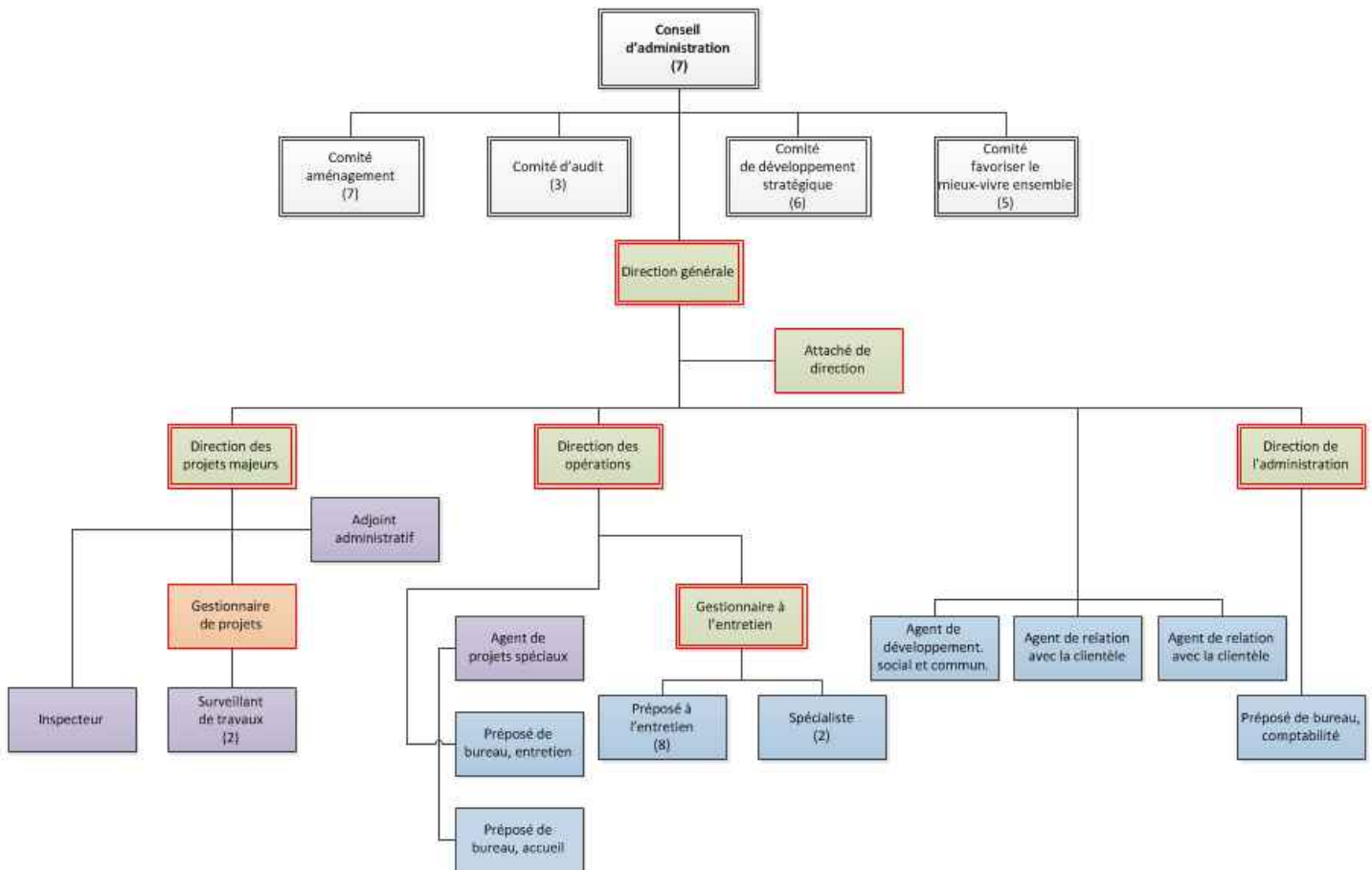
La direction



Directrice générale
Attachée à la direction générale
Directrice administrative
Directeur des opérations
Gestionnaire à l'entretien et aux réparations
Directeur des projets majeurs
Gestionnaire de projets

Clotilde Tarditi
Ariane Payette
Marie-Pier Réhel
Sylvain Blais
Jonathan Morin
Samuel Reid
Benoit Pageau

Organigramme



Légende :



Parc immobilier

La CHJM est responsable de la gestion d'un parc immobilier de 788 logements, regroupés dans 28 bâtiments qui sont répartis sur un terrain d'une superficie de 7,7 hectares. Le site est formé de cinq sous-ensembles mixtes ceinturés par de grands espaces verts et récréatifs.

Situé au cœur du Faubourg Saint-Laurent, le site est délimité au nord par la rue Ontario, au sud par la rue Boisbriand, à l'ouest par la rue St-Dominique et à l'est par la rue Sanguinet. On y trouve les espaces publics suivants : deux terrains de basket-ball, le parc Toussaint-Louverture (jeux pour enfants, mini terrain de soccer), deux jardins communautaires, des jeux d'eau, une grande allée aménagée et le parc Paul-Dozois. Seul le boulevard De Maisonneuve traverse le site d'Est en Ouest dans la partie sud.



- ŒUVRES D'ART SUR LE SITE DES HABITATIONS JEANNE-MANCE**
- 1 **Manéna** (le main, en souvenir du 50^e anniversaire des HJM)
 - 2 **Murale des 4 saisons : Hot summer night**
 - 3 **Murale des 4 saisons : Breath of spring**
 - 4 **Murale des 4 saisons : Winter haze**
 - 5 **Murale des 4 saisons : A Rush of fall**
 - 6 **Murale des 4 éléments : l'Air du temps**
 - 7 **Murale des 4 éléments : Au fil de l'eau**
 - 8 **Murale des 4 éléments : Terre d'accueil**
 - 9 **Murale des 4 éléments : Cessez-le-feu !**
 - 10 **Mosaïque des 4 éléments : le Vent**
 - 11 **Mosaïque des 4 éléments : la Terre**
 - 12 **Mosaïque des 4 éléments : l'Eau**
 - 13 **Mosaïque des 4 éléments : le Feu**
 - 14 **Mosaïque la Spirale des possibles**
 - 15 **L'Étreinte** (Ville de Montréal)

- Accès au métro
- Arrêt d'autobus
- Autoparcage (Comme réservé)
- Clôture
- Passage pour piétons
- Sens de la circulation
- Territoire de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance (CHJM)
- Territoire de la Ville de Montréal (public)
- Tour
- Maison de ville
- Multiplex
- Adresse civique de la rue Ontario
- Adresse civique du boulevard De Maisonneuve
- Adresse civique de la rue Saint-Dominique
- Adresse civique de la rue Sanguinet

- Aire de jeu
- Aire de stationnement
- Allée élitonne
- Basketball
- Chaise de parc
- Corridor
- Jeu d'eau
- Panorama
- Piscine
- Soccer
- Tennis de table
- Vergue
- Voie cyclable

Bureau administratif de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance
 100, rue Ontario Est
 Montréal (Québec) H2K 1H1
 514 872 1233



Clientèle et typologie

Clientèle	Type d'immeuble	Nombre d'immeubles	Nombre de logements
Personnes âgées 60 ans +	Tour 12 étages	5	528 (1cc et 2cc)
Familles avec enfants	Multiplex	14	210 (2cc et 3cc)
	Maison de ville	9	50 (4cc et 5cc)
TOTAL	3	28	788





Des logements modernisés,
adaptés aux besoins
de nos locataires



Bilan de l'année 2018

L'année 2018 s'est inscrite dans la poursuite d'un plan d'action lié au plan stratégique 2016-2018. Le schéma ci-dessous reprend les enjeux et orientations du plan stratégique 2016-2018.

UN SITE VERT ET INTÉGRÉ DANS LA VILLE

Développer l'attractivité

UN MILIEU DE VIE PARTICIPATIF

Favoriser le
vivre-ensemble

UN HABITAT SOCIAL DE QUALITÉ

Pratiquer une gestion
immobilière et sociale
de proximité

UNE ORGANISATION OUVERTE

S'adapter aux nouveaux
enjeux de gestion



PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'ensemble des réalisations liées aux enjeux identifiés précédemment ont concouru à la promotion du développement durable. Cela se traduit notamment par la modernisation des logements et des bâtiments, qui améliorent la qualité de vie et la santé des locataires. Cela se traduit également par l'octroi de mandats à des entreprises d'économie sociale ou à but non lucratif, telles que la Société écocitoyenne de Montréal en ce qui a trait à l'entretien horticole et des terrains, le Regroupement des services d'habitation du Québec, une coopérative de solidarité à but non lucratif qui offre des services de sécurité aux locataires avec une approche centrée sur la personne ainsi que les organismes d'insertion Groupe Part et Imprime emploi pour leurs services de traiteur et d'impression professionnel.

Enfin, cela se traduit autant par des efforts concrets de réduction de la consommation d'énergie dans les bâtiments que la mise en place de stratégies de mobilité durable pour nos employés, l'achat de boîtes recyclées lors du déménagement de nos locataires et par la réduction de la consommation de papier, en informatisant les dossiers de locataires.

La Corporation entend poursuivre en 2019 des projets variés visant à affirmer le rôle des Habitations Jeanne-Mance au centre-ville de Montréal.



UN HABITAT SOCIAL DE QUALITÉ

Modernisation des logements

Cette année, la Corporation a poursuivi la mise en œuvre de son programme RAM (remplacement, amélioration, modernisation) dans les bâtiments et terrains qu'elle administre.

Le programme de modernisation des logements consiste à rénover les 788 logements de l'ensemble immobilier de la Corporation de sorte que les logements soient adaptés aux besoins des ménages d'aujourd'hui. La première phase des travaux a débuté en 2012, et, suite à une révision du calendrier des travaux de modernisation, il est prévu que la dernière phase se terminera en 2023.

70

Logements
modernisés livrés



AVANT



APRÈS

LIVRAISON DES PHASES 6A ET 6B

DÉBUT DE LA PHASE 7B

4 unités de maison de ville situées au 1660, 1670, 1680 et 1690 Sanguinet

18 unités de multiplex situées au 265, 275 et 285 boul. de Maisonneuve Est

48 unités dans la tour du 200 Ontario Est

24 unités de multiplex situées au 288 et 298 Ontario Est et au 1530 et 1540 Sanguinet

6 maisons de ville situées au 187, 195, 197, 205, 215, 225 boul. de Maisonneuve Est



Afin d'améliorer la qualité de vie des grandes familles, la Corporation a effectué des travaux afin d'ajouter une salle d'eau au rez-de-chaussée de quatre maisons de ville de cinq chambres à coucher déjà modernisés. À partir de 2018, l'ajout d'une salle d'eau sera incluse dans les travaux de modernisation des maisons de ville de cinq chambres coucher.

Remplacement du réseau de drainage

Pour la première fois cette année, des travaux de remplacement du réseau de drainage sous dalle des multiplex et maisons de ville ont été inclus dans les travaux de modernisation, permettant ainsi de refaire en époxy le plancher du sous-sol des bâtiments multiplex et maisons de ville des phases 6A et 6B et de remplacer la céramique dans les buanderies des multiplex. Les travaux de remplacement du réseau de drainage sous dalle se poursuivront jusqu'à la fin des travaux de modernisation en 2023.



A c c o m p a g n e m e n t e t K i t d e b i e n v e n u e

Dans le cadre de la modernisation des logements, l'agent de projets spéciaux accompagne les locataires qui doivent être relocalisés pendant que des travaux majeurs sont entrepris dans leur logement. Au moment de l'entrée du locataire dans un logement modernisé, l'agent de projets spéciaux donne une formation dans un logement, et propose une présentation visuelle aux locataires qui sont réunis en petits groupes, pour insister sur les points importants de l'entretien du logement.

Un état des lieux est effectué, des photographies sont prises et le locataire signe un formulaire par lequel il s'engage à maintenir son logement en bon état. Cette année, un «kit de bienvenue», qui inclut entre autres un guide sur l'entretien du logement, une crépine pour la baignoire et des coussinets de feutre pour protéger le plancher, a été offert aux locataires qui ont emménagé dans un logement modernisé au 200 Ontario Est.



**« J'ai beaucoup apprécié le kit de bienvenue.
C'est une bonne idée. Il y a tout pour le ménage »**

- Lise Giroux, résidente des Habitations Jeanne-Mance

Charte qualité et politique de facturation

En 2018, la Corporation a poursuivi son processus de réflexion en vue d'adopter une charte qualité dans laquelle l'organisation s'engage auprès de ses locataires à respecter certaines normes dans la prestation de ses services.

La charte qualité traite notamment de qualité de l'accueil réservé aux locataires, temps d'attente et de réponse aux demandes des locataires (location, entretien et réparations, perception du loyer, gestion des dossiers locatifs), sécurité du milieu de vie, maintenance des bâtiments et entretien des logements.

En parallèle, la Corporation a engagé une réflexion sur une politique de facturation qui statuera notamment sur les frais de services applicables pour un défaut d'entretien du logement ou pour des bris perpétrés au logement.



Atelier collectif sur la charte qualité

Sondage de satisfaction auprès de nos locataires



Marlen et José, deux résidents des Habitations Jeanne-Mance

À tous les trois ans, la Corporation effectue un sondage auprès de ses locataires pour connaître leur degré de satisfaction sur différents aspects tels que les services offerts, la sécurité, l'entretien, etc. Cet exercice permet à la Corporation de vérifier l'efficacité de ses actions et de proposer des améliorations.

Cette année, la collecte de données du sondage s'est déroulée entre le 16 janvier et le 6 février 2018. L'ensemble des locataires de la Corporation a été appelé afin de participer au sondage. Le taux de réponse du sondage a été de 70,5%.

Le niveau de satisfaction des locataires envers la Corporation est de 8,37/10, un taux stable par rapport au sondage effectué en 2015.

Les locataires affichent une satisfaction particulièrement élevée en ce qui concerne nos services de perception de loyer (9,26) et de renouvellement de bail (9,06) et à l'égard de la courtoisie du personnel (8,79).

8,37/10

Niveau de satisfaction de nos locataires

UN SITE VERT ET INTÉGRÉ DANS LA VILLE

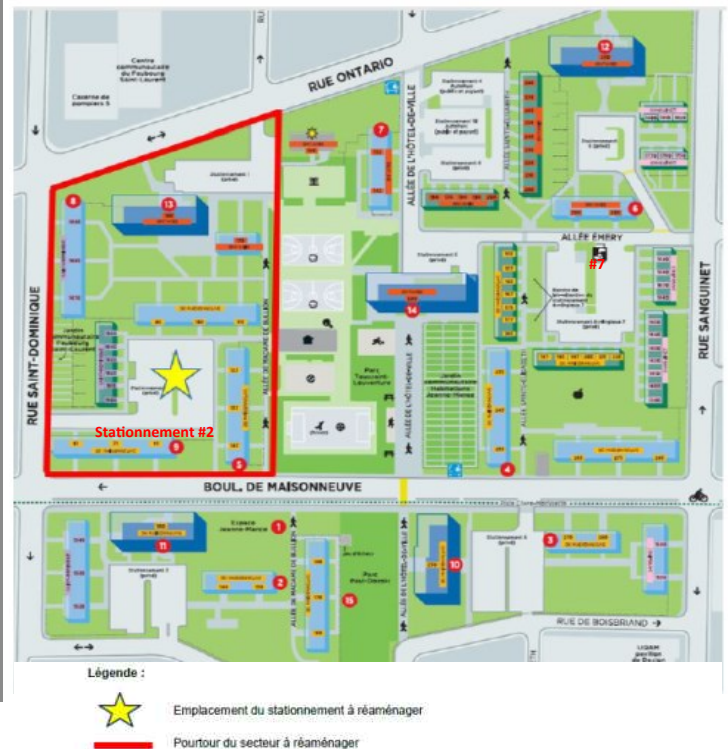
Projet de réaménagement du stationnement #2

La Corporation planifie d'ici l'automne 2020 le réaménagement « éco-responsable » du stationnement #2 composé de 51 cases et son pourtour, situé à l'angle du boulevard de Maisonneuve Est et de la rue St-Dominique.

Son design sera entièrement revu, en y intégrant davantage d'espaces végétalisés, un bassin de biorétention, une traverse piétonnière et des espaces conviviaux.

En juin, une « charrette d'idéation » a réuni les membres du comité aménagement et plusieurs partenaires du milieu communautaire et municipal afin de construire une vision pour l'aménagement du stationnement. Cette journée de travail a permis de jeter les bases pour établir les grandes orientations de la portée de travaux d'un appel d'offre pour consultant qui pourrait être lancé début 2019.

Plan du site des Habitations Jeanne-Mance



Attestation du CRE-Montréal



Stationnement #7

La Corporation d'habitation Jeanne-Mance a reçu l'attestation « stationnement écoresponsable » lors du premier événement de reconnaissance des propriétaires de stationnements écoresponsables tenu le 5 décembre 2017 par le Conseil régional de l'environnement de Montréal. Cette attestation vise à encourager l'aménagement durable et à récompenser les propriétaires de stationnements qui prennent des mesures concrètes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la dépendance à l'automobile.

Réalisé en 2010, le stationnement #7 de la Corporation intègre des mesures de verdissement, de récupération des eaux de pluie et d'implantation de mesures de mobilité durable, notamment des parcours piétons bien identifiés et de l'autopartage.

Module de production alimentaire mobile

Depuis cet été, la Corporation accueille un module de production alimentaire urbain mobile dans son stationnement #2. Occupant l'équivalent d'une place de stationnement, le module est un système de culture hydroponique aménagé dans d'un conteneur maritime avec une serre sur son toit. Il s'agit d'un projet de recherche du Laboratoire d'agriculture urbaine qui sera en opération huit mois par année et qui consiste à produire des aliments en utilisant des énergies renouvelables, comme les panneaux solaires qui ont été installés sur la serre.

Un potager a aussi été aménagé à côté de la serre afin de produire des légumes pour la communauté et comparer la production dans la serre avec celle à l'extérieur.



19

Variétés de
fruits et légumes
cultivés dans
le module



Une nouvelle édition du Park(ing) Day s'est tenue le 21 septembre dans le stationnement #2. Le Park(ing) Day est un événement des *Semaines de la mobilité* organisé par le Conseil Régional de l'environnement de Montréal et a pour but de transformer pour une journée des espaces de stationnement en espaces de rencontre, d'art, de sensibilisation et de détente.

Pour cette occasion les Habitations Jeanne-Mance a mobilisé 50 locataires autour d'activités ayant pour thèmes la découverte des fruits et légumes du Québec, la saine alimentation et l'agriculture urbaine.



50

participants
au Park(ing) Day

Nouvelle œuvre d'art publique de Roadsworth



Crédit photo : Olivier Bousquet

À l'été, l'organisme MU a produit une nouvelle œuvre à côté du terrain de basketball de la Corporation. Ce projet de marquage au sol a été réalisé par Roadsworth, un artiste montréalais mondialement reconnu dans le domaine de l'art urbain. Son travail évoque le lien entre l'humain et la nature, dans la continuité de notre direction artistique sur le site depuis 2009.



L'artiste Roadsworth à l'oeuvre



Collaboration avec la faculté des arts de l'UQAM

Un cours de 15 semaines qui s'intitule «Problématique de la sculpture : les espaces publics» de la faculté des arts de l'UQAM a été organisé à l'automne en lien étroit avec la Corporation. Offert sur le site de la Corporation, ce cours a permis aux étudiants d'explorer la question de l'intervention artistique dans l'espace public et de chercher à établir des ponts entre les projets à caractère artistique et le milieu de vie que représente la Corporation, dont les locataires sont issus de plus de 70 pays.



Étudiants de l'UQAM

25

étudiants
inscrits
au cours de
l'UQAM



L'espace Jeanne-Mance

UN MILIEU DE VIE PARTICIPATIF

La Corporation déploie ses activités en développement social et communautaire via le travail de mise en réseau accompli par l'agente de développement social et communautaire, le budget de développement social et communautaire qui permet de soutenir et subventionner des projets d'organismes ainsi que par la mise à disposition de locaux, soit plusieurs salles communautaires et bureaux à différents organismes.

Le « design » des espaces communautaires a été confié à l'organisme « Mu »



Inauguration des locaux Communautaires

Crédit photo : Olivier Bousquet



Crédit photo : Loisirs St-Jacques



Crédit photo : Olivier Bousquet

En travaux depuis avril 2017, les locaux communautaires du 200 Ontario Est, dont une salle communautaire pouvant accueillir 100 personnes et des bureaux, ont été livrés en août 2018. La salle communautaire est mise à la disposition de différents organismes sur le site, dont les Loisirs St-Jacques, un organisme qui vient en aide aux jeunes de 6/12 ans, aux ados et aux jeunes adultes issus des milieux défavorisés.

Relocalisés sur le site depuis décembre 2015, les Loisirs St-Jacques ont pu réintégrer leurs nouveaux bureaux modernisés qui comprennent une grande cuisine, situés au deuxième étage du 200 Ontario Est.

La Corporation a conclu en septembre une entente avec le CIUSSS Centre-Sud de l'île de Montréal et l'organisme communautaire « Action Centre-ville » qui offre un programme d'intervention de milieu aux aînés isolés.

Afin de permettre à ses résidents aînés qui présentent des conditions nécessitant de l'accompagnement ou une présence soutenue de demeurer à domicile le plus longtemps possible, ce projet prévoit la présence d'une ressource du CIUSSS sur le site de la Corporation pour offrir de l'assistance et des soins aux résidents visés.

La Corporation compte 409 locataires demeurant dans les tours d'habitation dont 295 personnes vivant seules. Entre 20 et 30 locataires ont été sélectionnés au sein de la première cohorte.

Projet novateur pour aînés



CIUSSS : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal



La fête des voisins, que nous coordonnons en lien avec nos partenaires communautaires, s'est tenue le 8 septembre 2018. Cette fête a permis de réunir de nombreux résidents des Habitations Jeanne-Mance et du quartier autour d'activités pédagogiques et d'animations sur le thème de la science.

UNE ORGANISATION O U V E R T E



Étude sur les déplacements de nos employés

À l'été, la Corporation, en collaboration avec le Centre de gestion des déplacements Voyagez Futé, a réalisé un sondage pour connaître les habitudes de déplacement de ses employés afin de mettre en place des mesures favorables au transport actif.

Nouvelles technologies de l'information

Dans l'objectif d'améliorer l'efficacité au travail et de réduire la consommation de papier, la Corporation a procédé à l'achat de tablettes pour tous ses préposés à l'entretien et aux réparations.

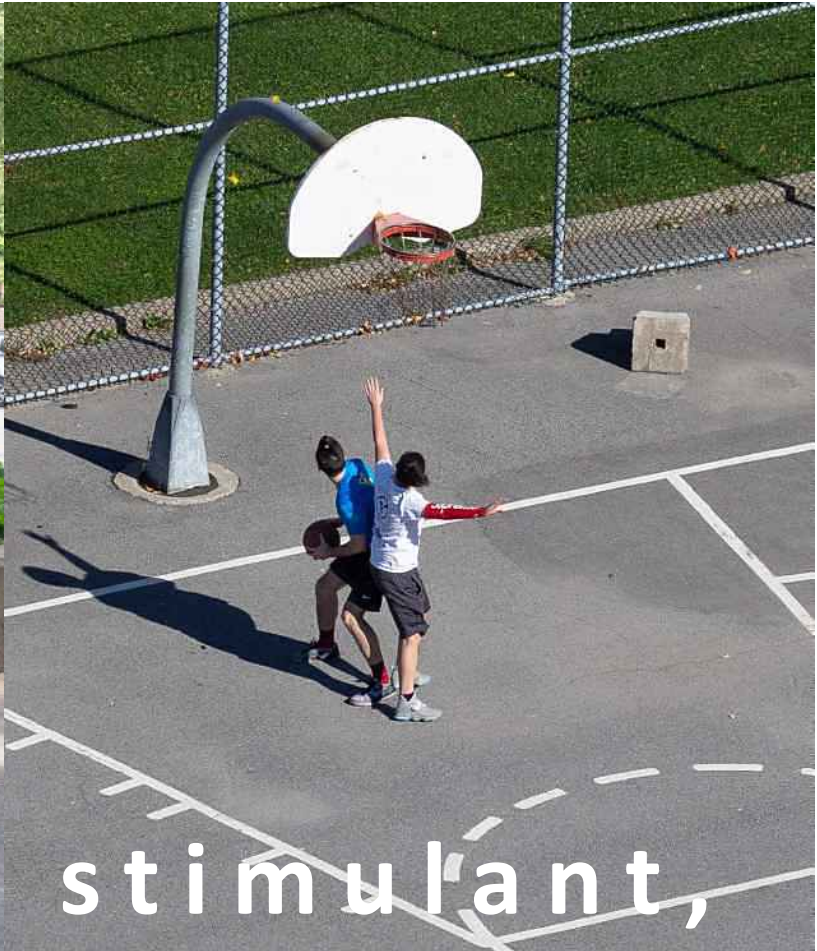
La Corporation a aussi complété l'archivage numérique de tous les dossiers des locataires et entamer son bilan de santé des immeubles (BSI) qui permet de recenser le parc de logements et son état de santé en faisant la saisie des données dans le programme informatisé BSI.NET

Demandes d'accès à l'information

Aucune demande d'accès à l'information n'a été formulée pour la période 2017-2018.

540

dossiers de
locataires ont
été numérisés



Un milieu stimulant,
où il fait bon vivre



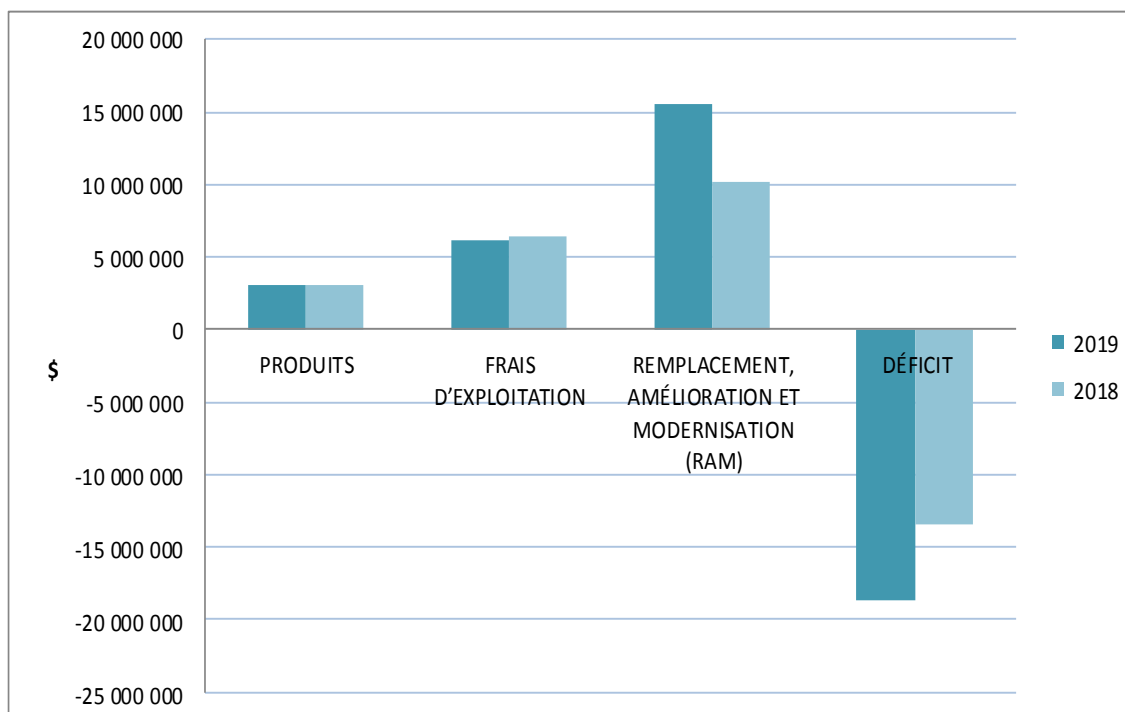
Faits saillants du BUDGET 2019

Le budget 2018 tient compte des sommes nécessaires pour assurer la réalisation de tous les objectifs de la Corporation, tout particulièrement au niveau de la poursuite des travaux de Remplacement, Amélioration et Modernisation (RAM) du site.

SOMMAIRE	BUDGET 2019	BUDGET 2018	ÉCART \$	ÉCART %
PRODUITS	3 101 000	3 128 700	-27 700	-1
FRAIS D'EXPLOITATION	6 134 949	6 391 949	-257 000	-4
REMPLACEMENT, AMÉLIORATION ET	15 574 813	10 149 576	5 425 237	53
DÉFICIT	- 18 608 762	- 13 412 825	5 195 937	39

La Corporation intègre dans son budget annuel l'enveloppe dédiée au programme RAM. À cet égard, il est utile de préciser que le déficit réel de la Corporation, excluant les sommes investies dans le programme RAM, est de 3 033 949\$.

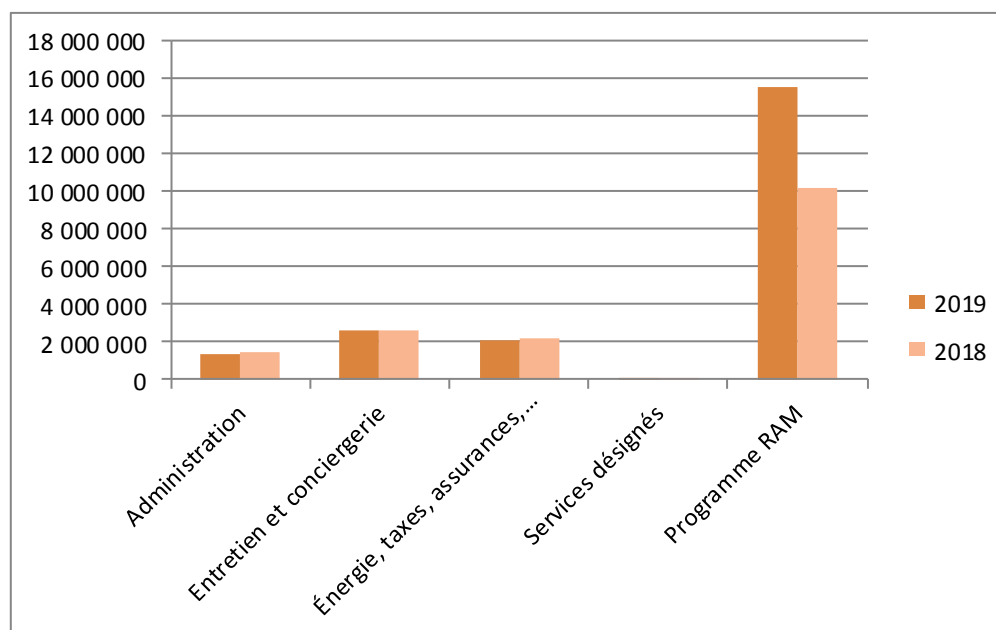
Évolution de la situation budgétaire



PRÉVISIONS BUDGETAIRES

FONCTION	BUDGET 2019	BUDGET 2018	ÉCART \$	ÉCART %
TITRE DU POSTE				
PRODUITS				
Loyers et revenus de location	3 068 000	3 102 700	-34 700	-1
Autres revenus	33 000	26 000	7 000	27
TOTAL DES PRODUITS	3 101 000	3 128 700	-27 700	-1
CHARGES				
Administration	1 394 000	1 517 000	-123 000	-8
Entretien et conciergerie	2 589 500	2 633 500	-44 000	-2
Énergie, taxes, assurances, sinistres	2 122 000	2 212 000	-90 000	-4
Services désignés	29 449	29 449	0	0
Programme RAM	15 574 813	10 149 576	5 425 237	53
TOTAL DES CHARGES	21 709 762	16 541 525	5 168 237	31
DÉFICIT	- 18 608 762	- 13 412 825	- 5 195 937	39
PARTAGE DU DÉFICIT				
CMM (25%)	4 652 190	3 353 206	1 298 984	39

Évolution de la répartition des charges



ANALYSE

DES PRÉVISIONS BUDGETAIRES

PRODUITS

Loyer, revenus de location et autres

Une prévision stable des revenus des locataires fait en sorte que les revenus globaux présentent une variation presque nulle de 2018 à 2019. Les loyers mensuels sont établis à 25% des revenus bruts de locataires. À ce montant s'ajoutent également des revenus de location d'espaces de stationnement, de buanderie et les revenus d'intérêts générés par une gestion adéquate de l'encaisse.

CHARGES

Administration

Une diminution des honoraires professionnels en lien avec un litige de nature contractuelle qui a eu cours en 2017-2018 dans le cadre du programme RAM est prévue, la Corporation espère régler ce dossier en 2019. Autrement, des efforts constants sont déployés pour maintenir les coûts.

ENTRETIEN ET CONCIERGERIE

La Corporation maintient un niveau très stable de cette fonction.

ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES ET SINISTRES

Une baisse des coûts d'énergie est prévue grâce aux mesures d'efficacité énergétique mises en place. Toutefois, une augmentation des taxes de l'ordre de 15% est prévue, notamment en raison d'une nouvelle taxe sur les espaces de stationnement.

PROGRAMME RAM

Les travaux prévus au programme de Remplacement, Amélioration et Modernisation (RAM) sont identifiés en détail dans les pages qui suivent et sont établis selon la programmation prévue au Rapport sur l'état des immeubles 2011-2022 déposé à l'automne 2011 auprès de la SHCL et de la Ville de Montréal.

SERVICES DÉSIGNÉS

Le montant prévu à cette fonction est destiné à supporter les projets de développement social et communautaire des habitations Jeanne-Mance pour améliorer le cadre de vie des résidents.

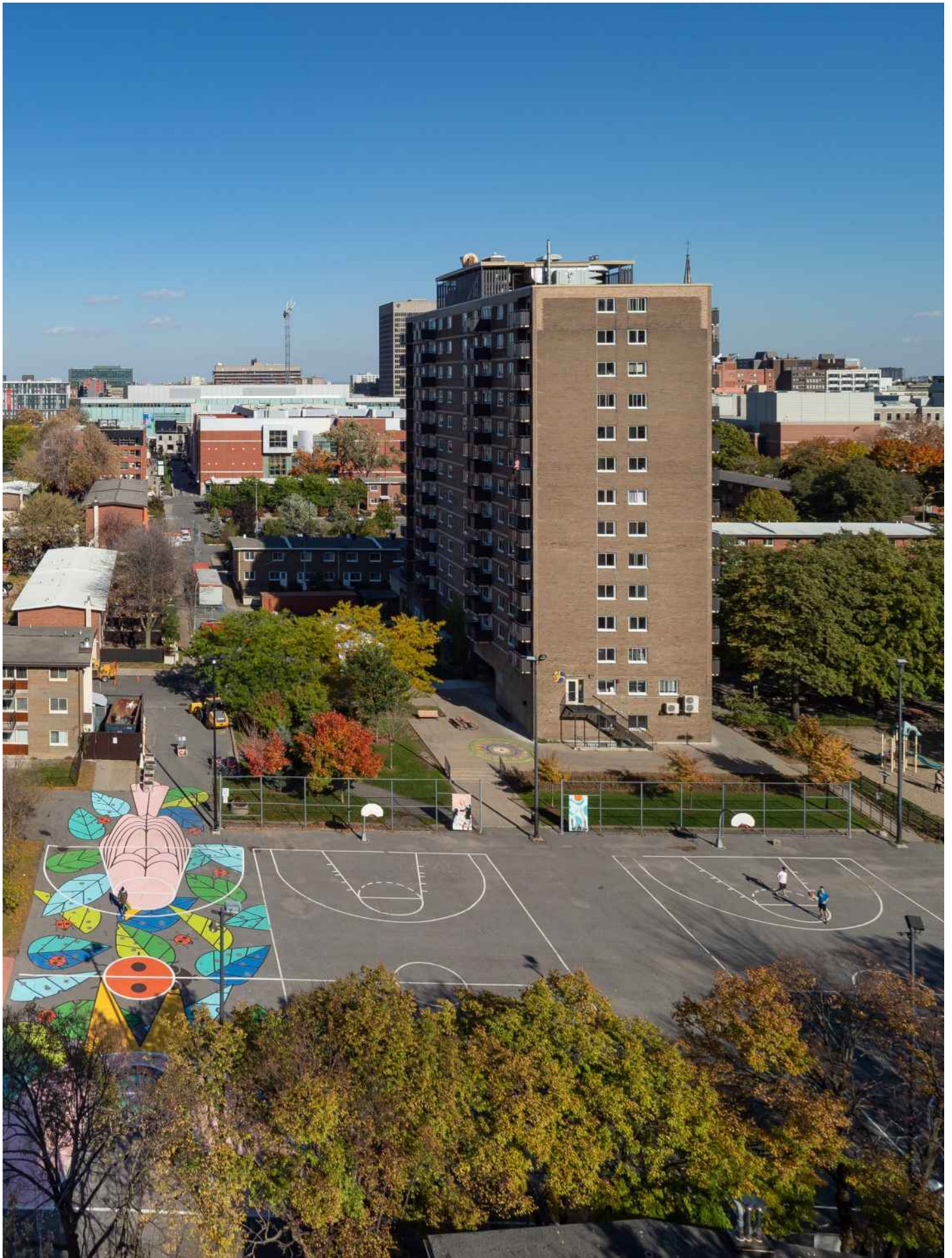
PRÉVISIONS BUDGETAIRES PAR FONCTION

FONCTION TITRE DU POSTE	BUDGET 2019	BUDGET 2018	ÉCART \$	ÉCART %
PRODUITS				
Loyers et revenus de location	3 068 000	3 102 700	-34 700	-1
Autres revenus	33 000	26 000	7 000	27
TOTAL DES PRODUITS	3 101 000	3 128 700	-27 700	-1
ADMINISTRATION				
Ressources humaines	727 500	708 600	18 900	3
Frais généraux administratifs	588 500	729 900	-141 400	-19
Frais informatiques	78 000	78 500	-500	-1
Sous-total	1 394 000	1 517 000	-123 000	-8
ENTRETIEN ET CONCIERGERIE				
Ressources humaines	1 095 000	1 090 000	5 000	0,5
Entretien terrains et bureaux	215 000	274 000	-59 000	-22
Ressources matérielles	1 102 500	1 092 500	10 000	1
Entretien non-récurrent	177 000	177 000	0	0
Sous-total	2 589 500	2 633 500	-44 000	-2
ÉNERGIE, TAXES, ASSURANCES, SINISTRES				
Énergie	1 150 000	1 350 000	-200 000	-15
Taxes	850 000	740 000	110 000	15
Assurances et sinistres	122 000	122 000	0	0
Sous-total	2 122 000	2 212 000	-90 000	-4
SERVICES DÉSIGNÉS CLIENTÈLE				
Subventions	29 449	29 449	0	0
Sous-total	29 449	29 449	0	0
PROGRAMME RAM				
RAM	15 574 813	10 149 576	5 425 237	53
Sous-total	15 574 813	10 149 576	5 425 237	53
Total des charges	21 709 762	16 541 525	5 168 237	31
Surplus-déficit	18 608 762	13 412 825	5 195 937	39

PROGRAMME D'IMMOBILISATION (RAM)

Pour l'année 2019, afin de conserver la qualité de ses équipements, logements et bâtiments, la Corporation prévoit un budget de remplacement et améliorations majeures de 15 574 813 \$.

PROGRAMME DE RÉNOVATION, AMÉLIORATION ET MODERNISATION	DÉTAIL \$	CUMUL \$
SALAIRE ET AVANTAGES SOCIAUX		760 000
RÉAMÉNAGEMENT DE TERRAIN		120 000
Réfection du patrimoine vert	20 000	
Aménagement de terrains	100 000	
RÉAMÉNAGEMENT DES LOGEMENTS		10 446 224
Remise en état de logements vacants	100 000	
Modernisation des logements	8 846 224	
Tour d'habitation : 60 logements		
Multiplex : 24 logements		
Maisons de ville : 6 logements		
Travaux litige en cour	1 500 000	
RÉFECTION DES BÂTIMENTS		2 164 030
Réfection d'une toiture et d'équipements mécaniques d'une tour d'habitation	310 500	
Réfection de toitures de maisons de ville	165 600	
Entretien de bois torréfié	40 000	
Remplacement des calfeutrants extérieurs et peinture des allèges et linteaux des fenêtres	1 647 930	
REPLACEMENT ET AMÉLIORATION DES SYSTÈMES		809 861
Installation de volets coupe-feu manquants dans tous les systèmes de ventilation des multiplex	394 861	
Remplacement de chauffe-eaux	120 000	
Isolation de conduits de ventilation	65 000	
Remplacement de panneaux MEC	230 000	
HONORAIRES PROFESSIONNELS		1 174 698
TRAVAUX EN URGENCE		100 000
TOTAL		15 574 813







Corporation d'habitation Jeanne-Mance
150, rue Ontario Est
Montréal (Québec) H2X 1H1
(514) 872-1221
www.chjm.ca



Dossier # : 1182904007

Unité administrative responsable : Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe

Niveau décisionnel proposé : Conseil d'agglomération

Projet : -

Objet : Approuver le budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau

de déposer, à l'assemblée extraordinaire du conseil d'agglomération du 8 novembre 2018, pour approbation à son assemblée extraordinaire du 29 novembre 2018, le budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau.

Signé par Benoit DAGENAIS **Le** 2018-11-05 11:58

Signataire : Benoit DAGENAIS

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION**Dossier # :1182904007**

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver le budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau

CONTENU**CONTEXTE****DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)****DESCRIPTION**

Voir le budget 2019 de la Société du parc Jean-Drapeau en pièce jointe.

JUSTIFICATION**ASPECT(S) FINANCIER(S)****DÉVELOPPEMENT DURABLE****IMPACT(S) MAJEUR(S)****OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION****CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)****CONFORMITÉ 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

Lynne TRÉPANIÉ
Conseillère analyse - contrôle de gestion

Tél : 514-872-5898
Télécop. : 514-872-5655

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-11-05

Nancy SINCLAIR
Chef de division - Soutien au greffe et
adjointe au directeur

Tél : 514 872-2636
Télécop. : 514 872-5655

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves SAINDON
Greffier et directeur

Tél : 514 872-3007
Approuvé le : 2018-11-05

Budget 2019 et Programme triennal d'immobilisations 2019-2021

Société du parc Jean-Drapeau

Présentation à l'intention
des membres de la
Commission sur les finances et l'administration

Le 14 novembre 2018

Société du parc Jean-Drapeau

- La **Société du parc Jean-Drapeau** est une organisation paramunicipale constituée en 1983 en vertu de la Charte de la Ville de Montréal. C'est en 1999 que le parc des Îles de Montréal fut rebaptisé parc Jean-Drapeau, en hommage à celui qui fut maire de Montréal pendant 30 ans et à qui l'on doit la tenue de l'Exposition universelle de 1967.

Mission

- La SPJD a pour rôle d'administrer, de développer, d'exploiter, d'entretenir le parc Jean-Drapeau et d'en assurer l'animation par des activités touristiques et récréatives, offrant à ses utilisateurs une diversité d'expériences basée sur le caractère unique de son patrimoine naturel, culturel et bâti. Tous les efforts de la Société sont consacrés à faire du parc Jean-Drapeau une destination récréotouristique recherchée d'envergure internationale.
- Nos services sont nombreux puisque nous assumons tantôt le rôle de producteur, tantôt celui d'organisme de soutien aux nombreux partenaires et promoteurs de la programmation diversifiée offerte au public, à longueur d'année.



Budget 2019

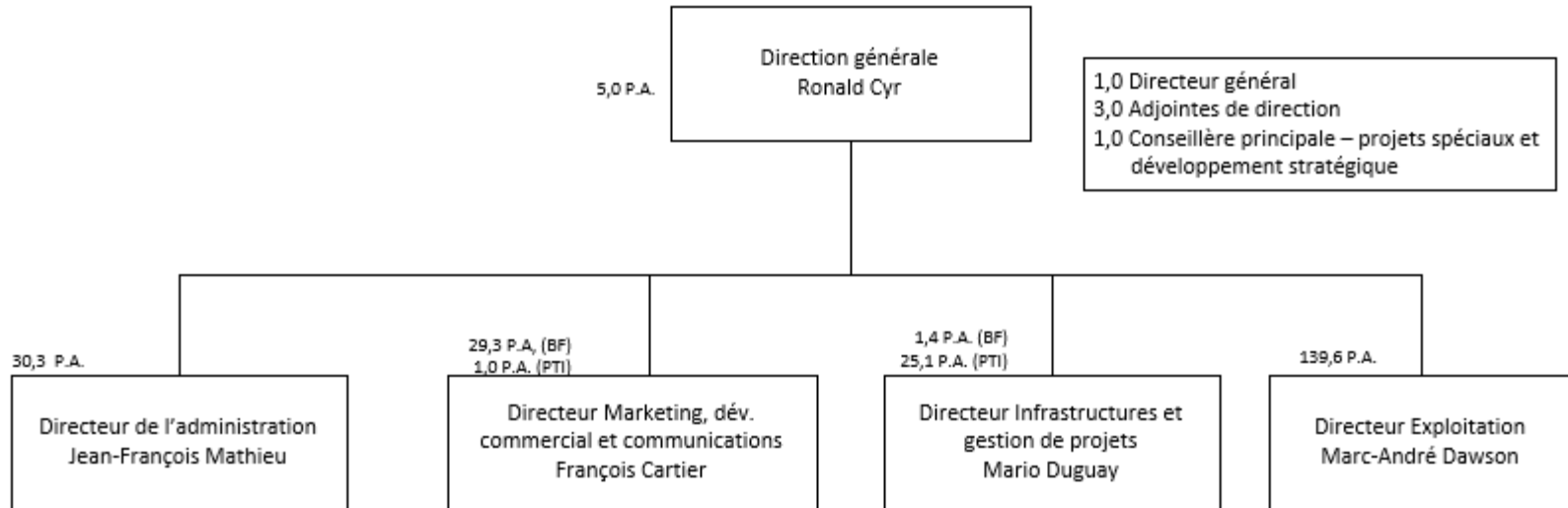
Société du parc Jean-Drapeau

Le 14 novembre 2018

Plan de la présentation

- Organigramme 2018
- Objectifs 2018
- Réalisations 2018
- Indicateurs REM Canada
- Bilan en matière de santé et sécurité au travail
- Évolution budgétaire 2018
- Organigramme 2019
- Objectifs 2019
- Budget 2019
 - ▶ Revenus et dépenses par compétences
 - ▶ Revenus et dépenses par objets
 - ▶ Dépenses par catégories d'emplois
 - ▶ Variations de l'effectif par catégories d'emplois
- Principaux écarts 2019 vs 2018
- Période de questions

Organigramme 2018



Budget :	2017	2018
Total PA :	205,2	231,7
Total P.A. – Budget de fonctionnement :	191,2	205,6
Total PA – PTI :	14,0	26,1

- 232 personnes-années excluant les techniciens de scène
- 3 conventions collectives





- ★ 2 îles d'une superficie de 268 hectares
- ★ 2 Musées
- ★ 4 espaces locatifs intérieurs
- ★ 15 œuvres d'art public
- ★ 1 station de métro où transitent plus de 1,3 M de visiteurs

+ Spectacles, Fête des neiges, Week-ends du monde, expositions

Objectifs 2018

- ❖ Élaboration du plan directeur
- ❖ Gérer les impacts sur les événements pendant les chantiers
- ❖ Projets
 - ▶ Livrer les grands chantiers (amphithéâtre naturel, allée Calder et la zone hospitalité)
 - ▶ Débuter les travaux de démolition et reconstruction des paddocks
- ❖ Ressources humaines
 - ▶ Négociation de la convention collective des cols bleus
 - ▶ Élaboration d'un code des valeurs
- ❖ Marketing et développement
 - ▶ Doter le Parc d'une nouvelle identité visuelle
 - ▶ Diversifier la programmation
 - ▶ Aménager le pavillon d'accueil temporaire
 - ▶ Élaborer la vocation pour le pavillon Hélène-de-Champlain
 - ▶ Élaborer et préparer les festivités en vue de l'inauguration de l'amphithéâtre naturel

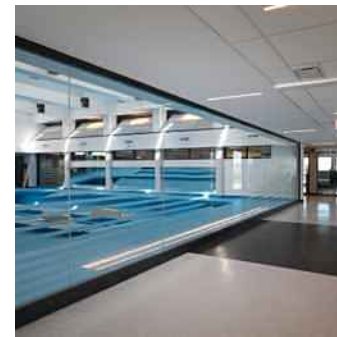
Parc Jean-Drapeau

15 œuvres d'art public



Parc Jean-Drapeau

62 bâtiments







En date du 30 septembre 2018, plus de 1,5 M de personnes sont venues au parc Jean-Drapeau, que ce soit pour des activités familiales, caritatives, sportives et événementielles.



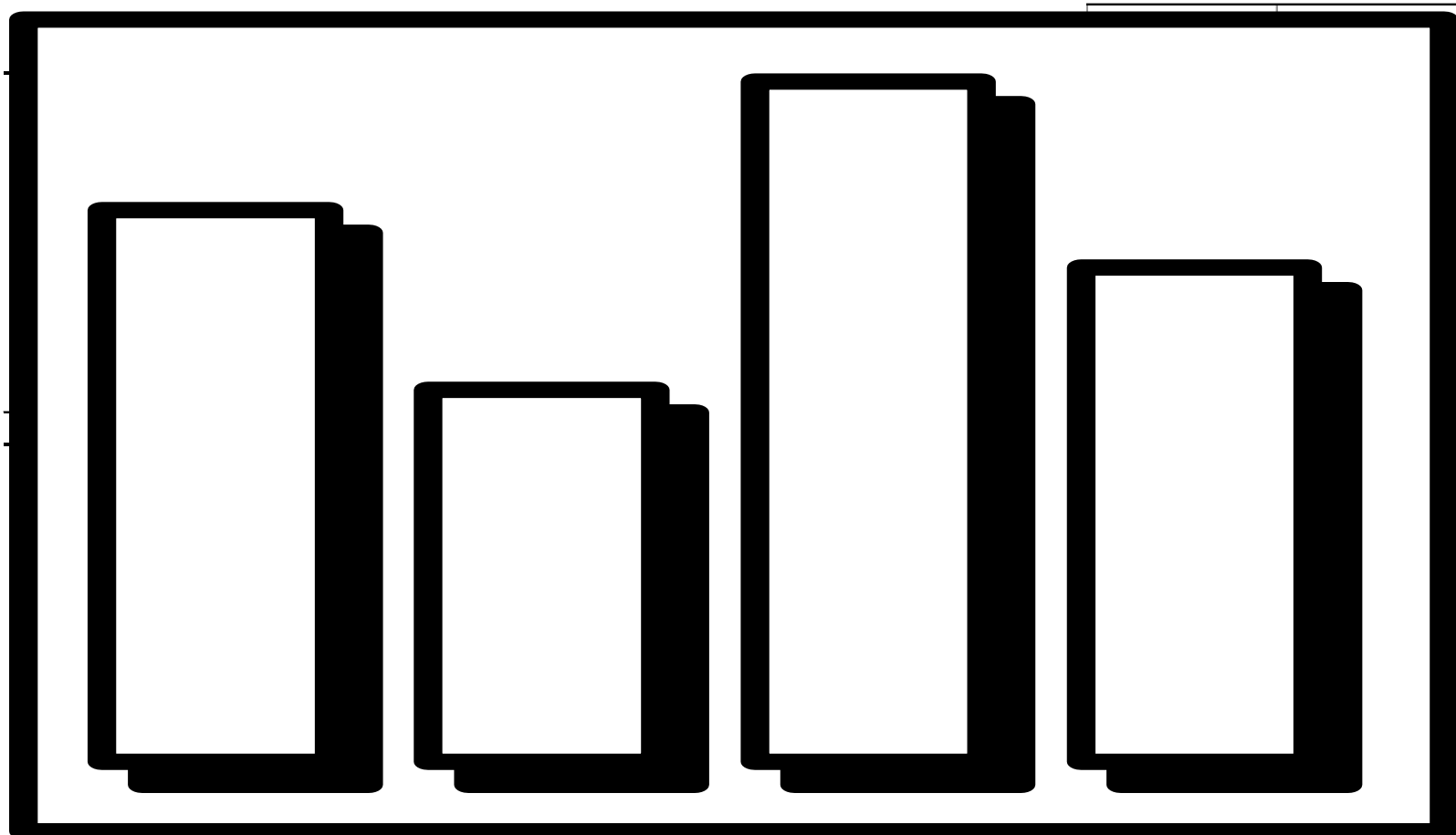
Réalisations 2018

- Consultation publique pour le Plan directeur du parc Jean-Drapeau.
- Poursuite des travaux liés à l'aménagement de l'amphithéâtre naturel et de l'allée Calder
- Mise en service de la nouvelle zone hospitalité pour l'édition du Grand Prix 2018.
- Prise en charge des nouvelles responsabilités de la SPJD afférentes au Grand Prix, soit la sécurisation du circuit, le montage et le démontage de la zone hospitalité.
- Début des travaux de construction des paddocks en minimisant les impacts sur les activités (Plage, Bassin olympique).
- Planification des travaux afin de minimiser les impacts aux usagers (usine de filtration de la Plage, toiture du Musée Stewart, électromécanique du Complexe aquatique, etc.)
- Tenue d'événements produits par le Parc (Fête des neiges et Week-end du monde) sur des sites alternatifs.
- Tenue de spectacles et festivals sur des sites alternatifs.
- Préparation d'une nouvelle image de marque afin de mieux positionner le Parc.
- Mise en place d'un comité vélo en collaboration avec les fédérations sports-cyclistes et Vélo Québec afin d'améliorer l'offre au Parc et développer une orientation pour 2019.

Bilan en matière de santé et sécurité au travail

- Formation en civilité et prévention du harcèlement psychologique pour l'ensemble des employés au Parc.
- Formations techniques pour les employés et le personnel affecté à l'accueil des usagers et des visiteurs.
- 9 accidents comparativement à 14 en 2017.

Évolution budgétaire 2018 - Revenus



Évolution budgétaire 2018 - Revenus

- Moins d'événements que prévus.
- Augmentation des locations des salles du Parc.
- Optimisation des espaces de stationnement.
- L'utilisation d'un site temporaire et la température peu clémente durant la Fête des neiges ont eu un impact sur les droits d'entrée.
- Diminution des commandites due aux travaux au Parc.

Évolution budgétaire 2018 - Dépenses

Dépenses - évolution budgétaire 2018

(en milliers de dollars)

	Conseil d'agglomération	Total
Budget original 2018	27 137,0	27 137,0
Direction générale	94,1	94,1
Administration	4,1	4,1
Marketing, dév. Commercial et communications	(48,5)	(48,5)
Infrastructures et gestion de projets	(467,5)	(467,5)
Exploitation	1 530,8	1 530,8
Projets spéciaux et frais financiers	(1,0)	(1,0)
Amortissement	(50,0)	(50,0)
Budget modifié 2018	28 199,0	28 199,0
Prévisions 2018	27 889,6	27 889,6
Surplus (déficit)	309,4	309,4
Explications des principaux écarts		
Direction générale	224,7	224,7
Administration	(77,8)	(77,8)
Marketing, dév. Commercial et communications	(20,9)	(20,9)
Infrastructures et gestion de projets	(269,5)	(269,5)
Énergie	(40,0)	(40,0)
Exploitation	(427,2)	(427,2)
Projets spéciaux et frais financiers	301,2	301,2
	(309,6)	(309,6)

Évolution budgétaire 2018 - Dépenses

Direction générale

- ▶ Embauche de ressources temporaires pour l'accompagnement et l'élaboration du Plan directeur de la SPJD

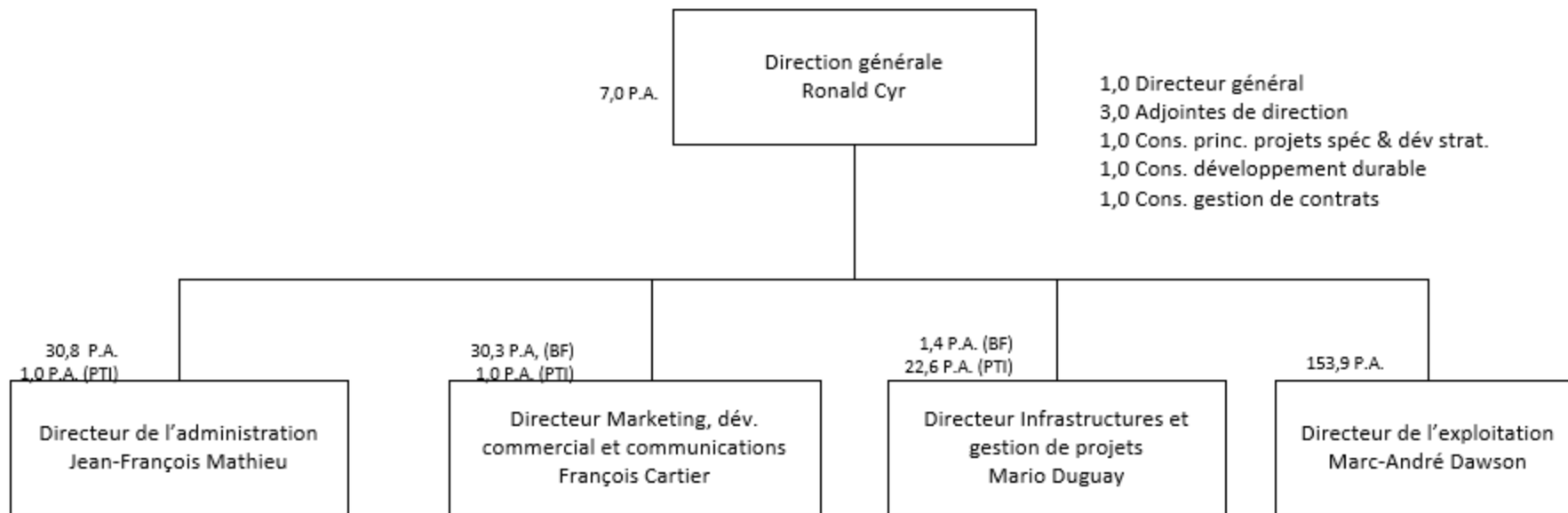
Directions de l'administration, marketing et exploitation

- ▶ Réduction des dépenses liées au roulement de personnel et au délai de comblement.

Direction Infrastructures et gestion de projets

- ▶ Économies diverses liées au budget des études et à la sécurisation du site.

Organigramme 2019



Budget :	2018	2019
Total P.A. :	231,7	248,0*
Total P.A. – BF :	205,6	223,4
Total P.A. – PTI :	25,1	24,6

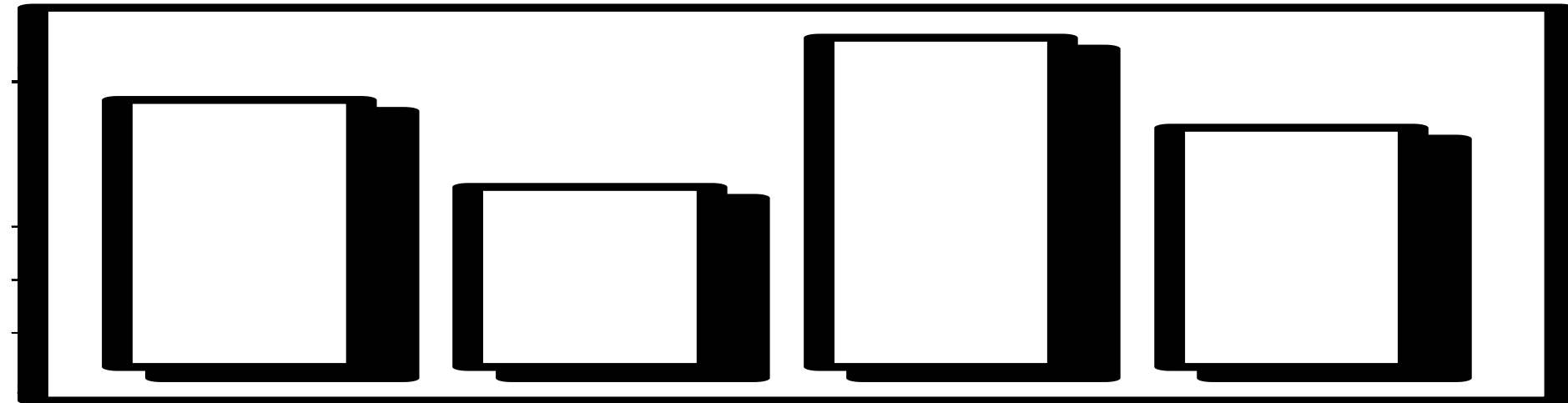
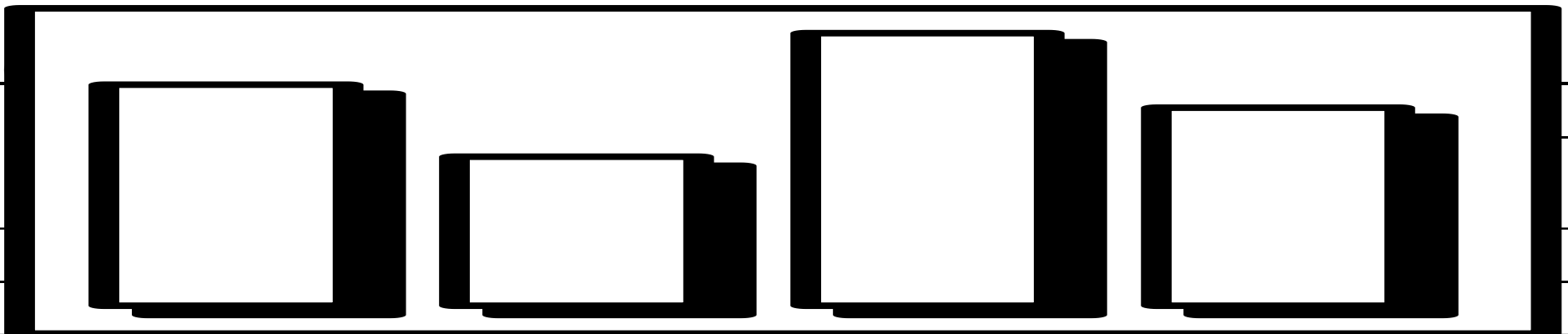
Note * : Intégration des techniciens de scènes (IATSÉ) à la structure SPJD, lesquels sont par la suite refacturés aux promoteurs.

Objectifs 2019

- Adoption du plan directeur
- Inauguration et mise en service de l'amphithéâtre naturel et des paddocks
- Développement de l'offre alimentaire
- Poursuite des négociations pour le renouvellement de la convention collective des cols bleus
- Diversification de la programmation et des produits offerts aux utilisateurs
- Doter le Parc d'une nouvelle identité visuelle

Budget 2019

Revenus et dépenses par compétences



Budget 2019

Revenus et dépenses par compétences

- La SPJD utilisera les fonds dans ses réserves (fonds de roulement et Fonds Oxygène) afin de combler le déficit prévu au budget.
- Le déficit prévu pour 2019 sera absorbé par le solde résiduel dans les Fonds à l'exception du Fonds Oxygène, lequel est dédié.

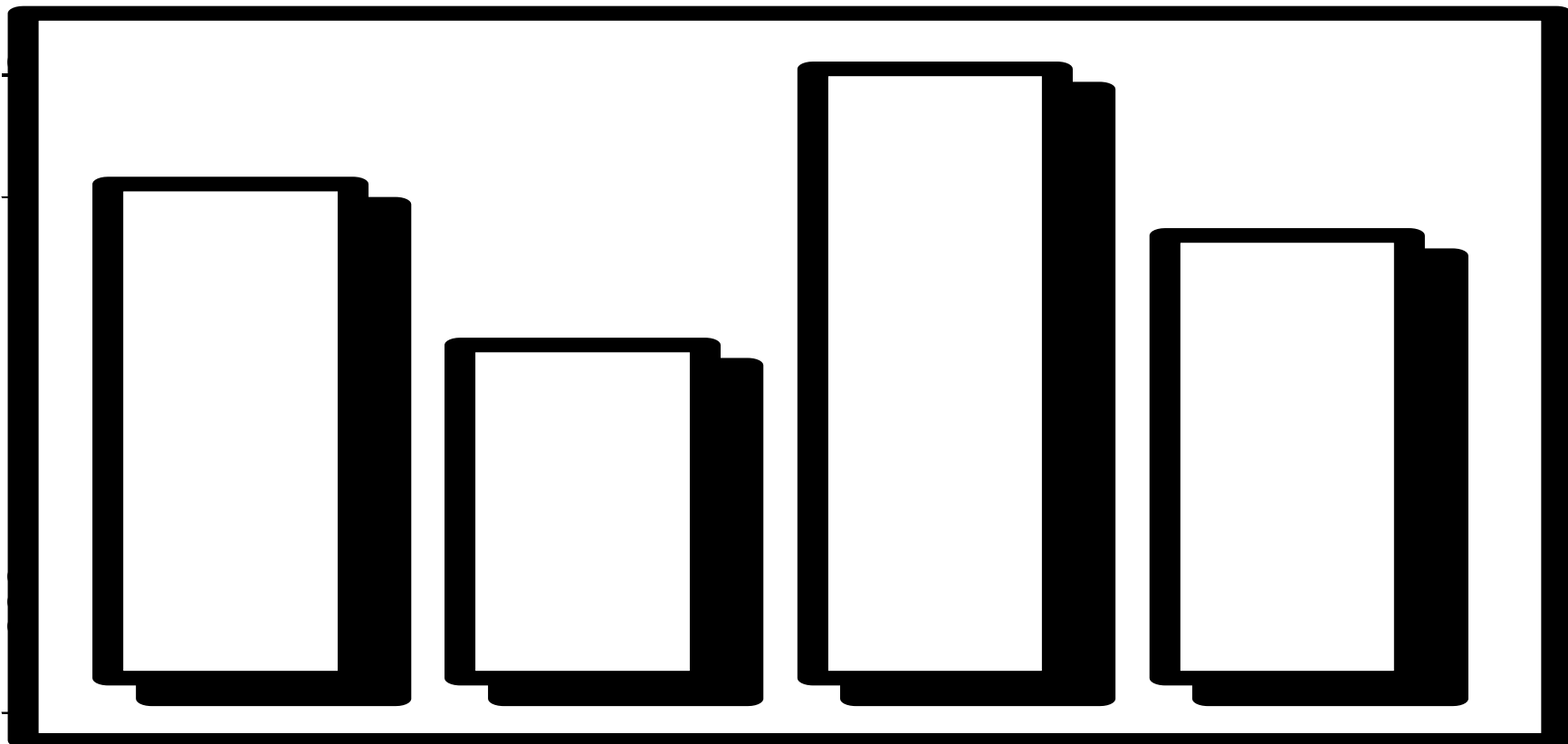
(en milliers de dollars)

Description	Réal 2017	Orientations Budgétaires	
		Budget 2018	Budget 2019
Fonds de roulement	2 345,8 \$	645,8 \$	0,0 \$
Fonds de développement durable	863,9 \$	863,9 \$	691,9 \$
Fonds Oxygène	872,3 \$	672,3 \$	772,3 \$
Fonds pour imprévus	665,0 \$	665,0 \$	- \$
Total	4 747,0 \$	2 847,0 \$	1 464,2 \$

Basé sur la prévision comparative 2018 et le déficit anticipé au budget 2019.

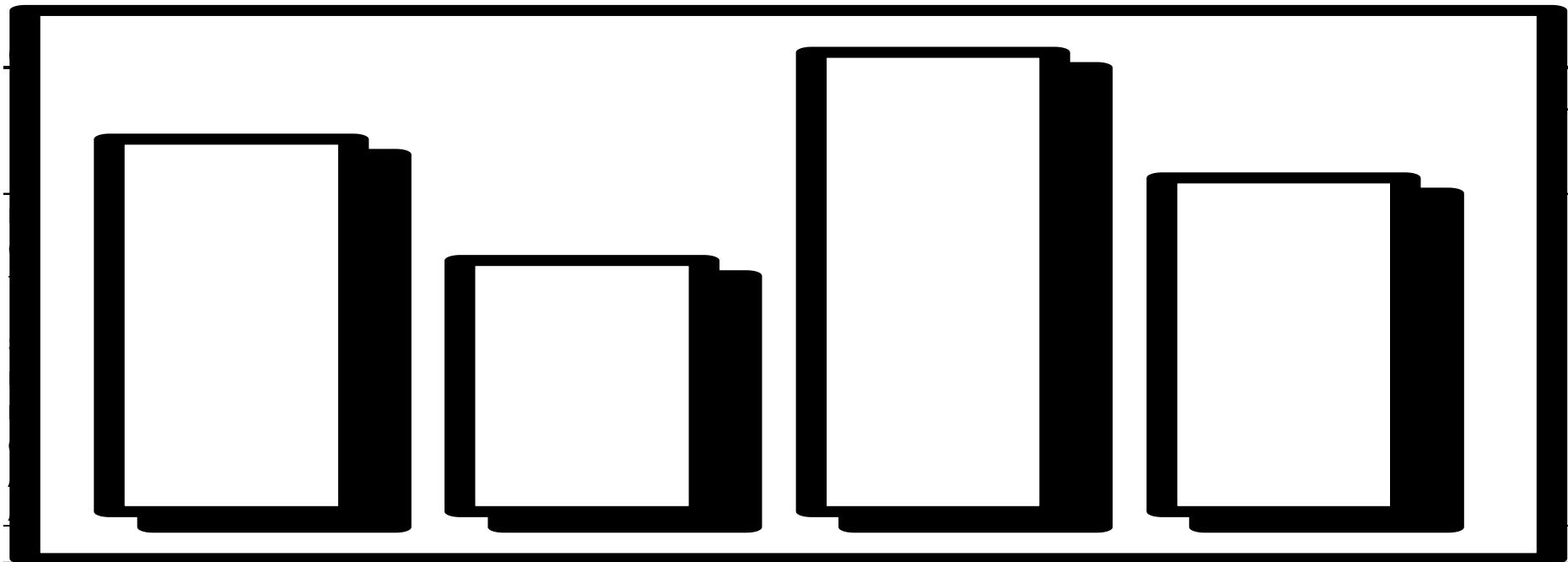
Budget 2019

Revenus et dépenses par objets



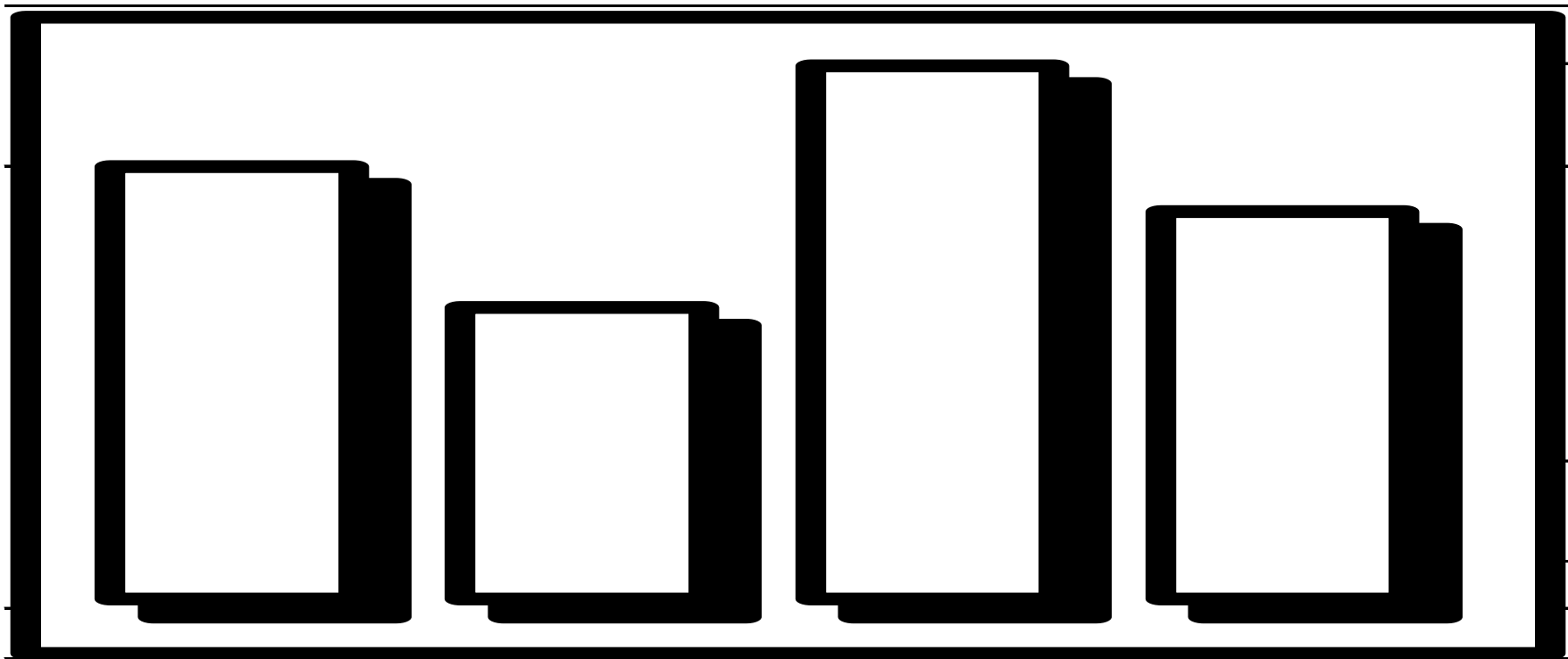
Budget 2019

Revenus et dépenses par objets

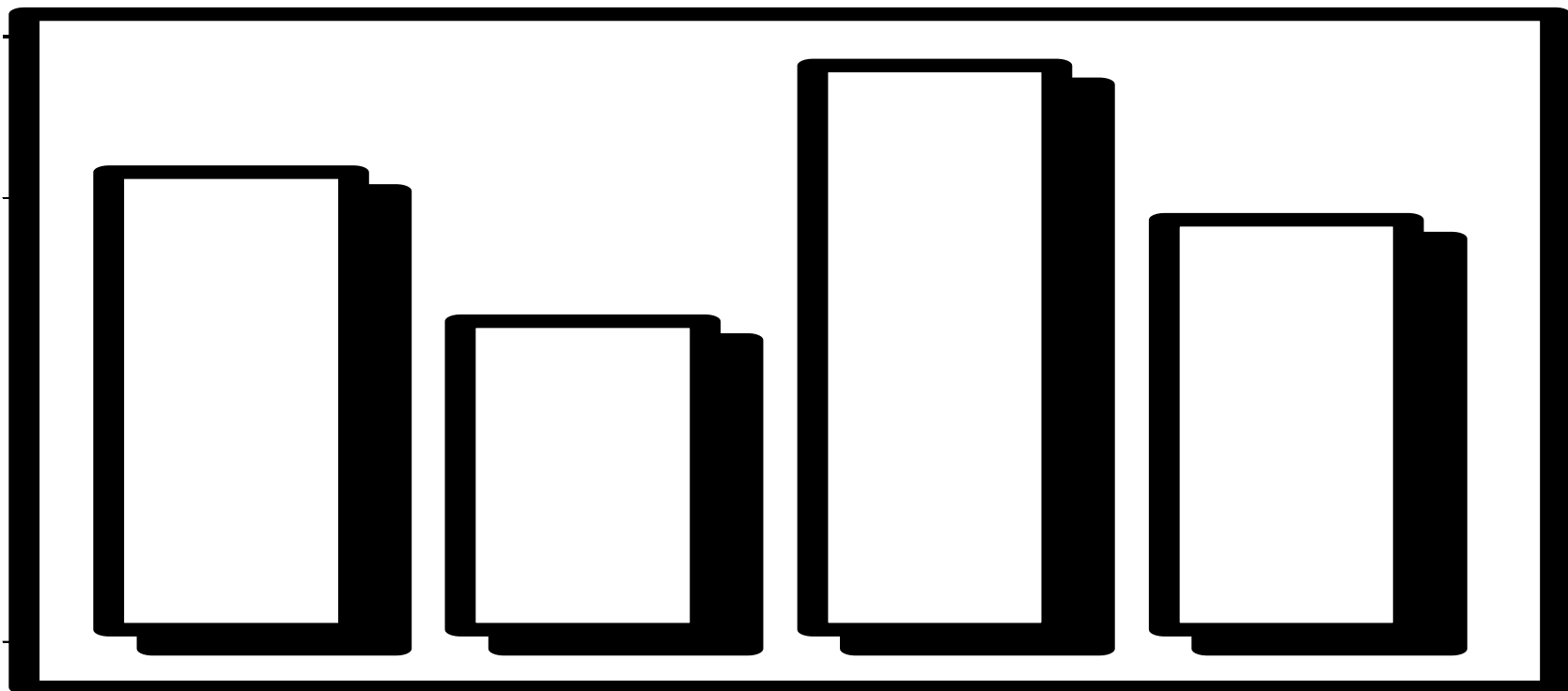


Budget 2019

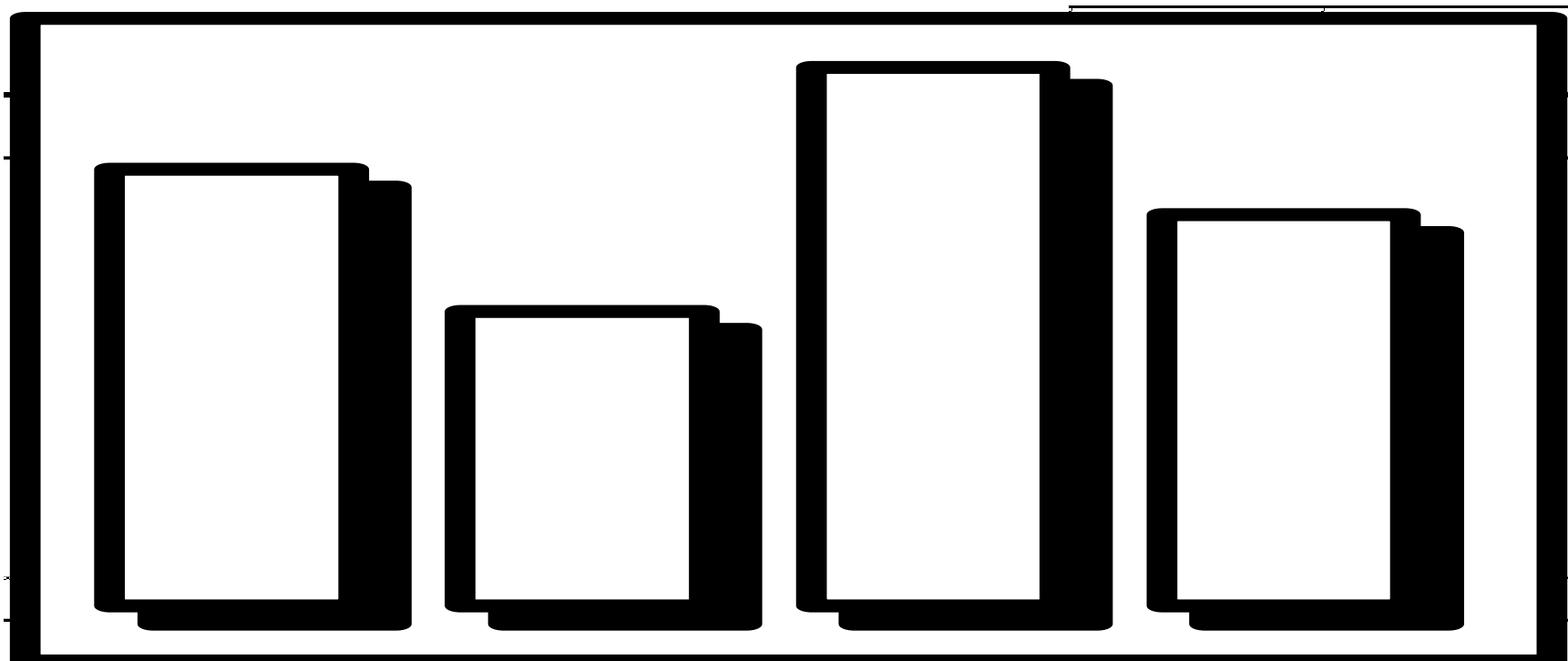
Dépenses par catégories d'emplois



Budget 2019 - Variations de l'effectif par catégories d'emplois



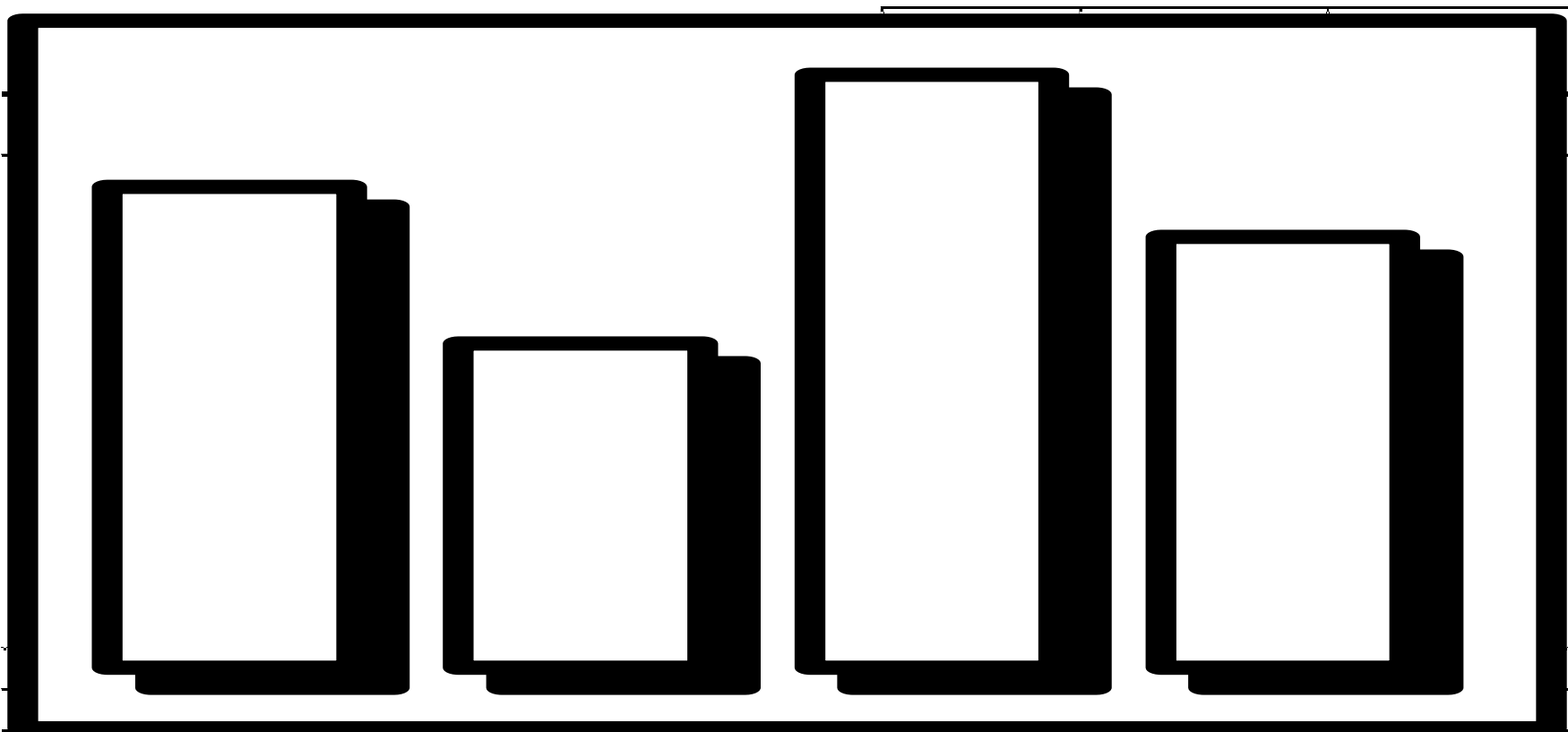
Principaux écarts 2019 vs 2018 - Revenus



Principaux écarts 2019 vs 2018 - Revenus

- Le nouvel amphithéâtre permettra la tenue de plus d'événements de toutes sortes (familiaux, caritatifs, sportifs et événementiels).
- Intégration des techniciens de scène (IATSE).
- La disponibilité des nouveaux paddocks ainsi que de tous les sites locatifs en 2019 permettront une augmentation des revenus de location.
- Augmentation des tarifs et la disponibilité de tous les stationnements améliorent le potentiel des revenus.
- Amélioration des commandites avec les nouvelles installations.
- Amélioration de l'offre alimentaire au Parc.
- Intégration de la contribution pour les Week-ends du monde au budget.

Principaux écarts 2019 vs 2018 - Dépenses



Société du parc Jean-Drapeau

Jean-François Mathieu
Directeur de l'administration
Téléphone : 514-872-7326

Période de questions

?

Programme triennal d'immobilisations 2019-2021

Société du parc Jean-Drapeau

Présentation à l'intention
des membres de la
Commission sur les finances et l'administration

Le 14 novembre 2018

Plan de la présentation

- Enjeux
- Réalisations 2018
- PTI 2019-2021 par catégories d'actifs
- PTI 2019-2021 à la charge des contribuables (subventions et autres sources de financement)
- Liste des programmes
- Priorités du PTI 2019-2021 : programmes
- Liste des projets
- Priorités du PTI 2019-2021 : projets
- Impacts sur le budget de fonctionnement
- Mesures de mitigation
- Accessibilité universelle : mesures mises en œuvre
- Période de questions
- Annexes
 - ▶ Liste des programmes par compétences
 - ▶ Liste des projets et programmes et leurs provenances de financement externe
 - ▶ Écart entre le PTI 2018-2020 et le PTI 2019-2021

Enjeux

- Dégradation des infrastructures et du parc immobilier
- Détérioration des installations affectant la qualité des services offerts aux usagers
- Maintien de la notoriété et de la reconnaissance du Parc comme étant un site exceptionnel pendant les travaux
- Maintien des activités, des services offerts et de la qualité des lieux pendant les travaux
- Sécurisation du circuit Gilles-Villeneuve

Réalisations 2018

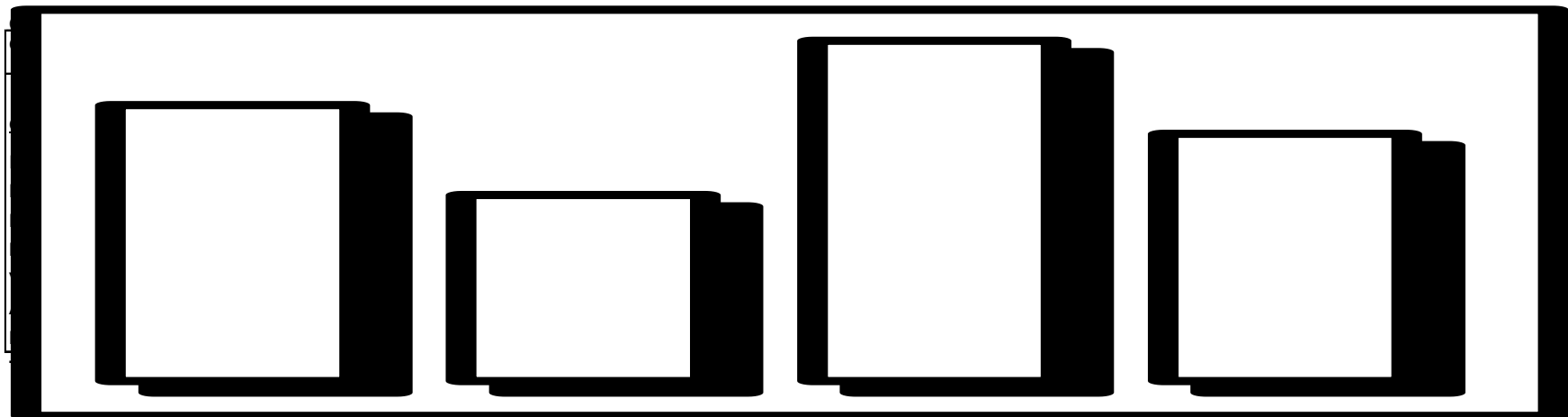
Volet protection

- Remplacement des câbles et bouées au Bassin olympique
- Aménagement de la zone d'ombrage au Complexe aquatique
- Réfection des toiles tendues au Pavillon du Canada
- Refonte des salles de serveurs
- Restauration du pont des lagunes
- Réalisation de la nouvelle zone hospitalité

PTI 2019-2021 par catégories d'actifs

PTI 2019-2021 : 105,6 M\$

- Ces investissements permettront la sécurisation et la mise aux normes des bâtiments de la SPJD, la continuation des travaux liés à l'aménagement de l'amphithéâtre naturel, de l'allée Calder, des nouveaux paddocks et la sécurisation du circuit Gilles-Villeneuve afin de répondre aux exigences pour le maintien du Grand Prix du Canada à Montréal.
- Des dépenses de 56,2 M\$ (53 %) pour la protection et le maintien des actifs du Parc et de 49,4 M\$ pour le développement (47 %).



PTI à la charge des contribuables (subventions et autres sources de financement)

PTI 2019-2021 : 105,6 M\$

- Au net, un montant de 93,8 M\$ sera à la charge des contribuables, soit 89 % du PTI planifié
- 11,8 M\$ financé par des subventions, soit 11 % du financement total
- 105,6 M\$ (100 %) relèvent du conseil d'agglomération

(en milliers de dollars)

MODES DE FINANCEMENT	2019			2020			2021			2019-2021		
	Conseil municipal	Conseil agglomération	Total	Conseil municipal	Conseil agglomération	Total	Conseil municipal	Conseil agglomération	Total	Conseil municipal	Conseil agglomération	Total
Programmation déposée	-	65 360,0	65 360,0	-	21 226,0	21 226,0	-	19 000,0	19 000,0	-	105 586,0	105 586,0
Source de financement externe												
Transferts (subventions)		(11 800,0)	(11 800,0)			-			-		(11 800,0)	(11 800,0)
Contributions des promoteurs			-			-			-		-	-
Autres revenus			-			-			-		-	-
	-	(11 800,0)	(11 800,0)	-	-	-	-	-	-	-	(11 800,0)	(11 800,0)
Montant à la charge des contribuables	-	53 560,0	53 560,0	-	21 226,0	21 226,0	-	19 000,0	19 000,0	-	93 786,0	93 786,0

Liste des programmes

(en milliers de dollars)

NOM DE L'UNITÉ D'AFFAIRES/ DIRECTION	N°	PROGRAMME	Réalizations antérieures				Budget original	PTI 2019-2021			
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
SOC. PARAMUN.	43010	Parc Jean-Drapeau - Programme de protection de l'actif immobilisé	10 609,0	9 885,0	7 868,0	9 983,0	33 400,0	27 860,0	15 826,0	11 300,0	54 986,0
SOC. PARAMUN.	43012	Parc Jean-Drapeau - Revitalisation de la canopée	-	-	-	-	-	400,0	400,0	400,0	1 200,0
Total :			10 609,0	9 885,0	7 868,0	9 983,0	33 400,0	28 260,0	16 226,0	11 700,0	56 186,0

Projets au maintien d'actifs

Usine de filtration – Plage Jean-Doré



Sécurisation du circuit Gilles-Villeneuve



Projets au maintien d'actifs

Réfection de la Tour de Lévis



Réfection d'un pont des lagunes



Liste des projets

(en milliers de dollars)

NOM DE L'UNITÉ D'AFFAIRES/ DIRECTION	N°	PROJET	Coûts fiches	PTI 2019-2021 (brut)				Source externe de financement	Ultérieur au PTI 2019-2021	Source externe de financement	Total projet net
				Avant 2019	2019	2020	2021				
SOC. PARAMUN.	43011	Parc Jean-Drapeau - Legs du 375e - Projet des legs (PAMV)	37 200,0	3 000,0	-	-	3 000,0	1 800,0	-	-	38 400,0
SOC. PARAMUN.	43013	Grand Prix du Canada - Amélioration des infrastructures	18 700,0	32 600,0	-	-	32 600,0	10 000,0	-	-	41 300,0
SOC. PARAMUN.	43014	Hélène-de-Champlain - Phase II	-	1 500,0	5 000,0	7 300,0	13 800,0	-	-	-	13 800,0
Total :			55 900,0	37 100,0	5 000,0	7 300,0	49 400,0	11 800,0	-	-	93 500,0

Priorités du PTI 2019-2021

Programmes

PTI 2019-2021

Programme de protection de l'actif immobilisé

55 M\$

- Construction de la station de filtration à la plage Jean-Doré
- Réfection et réaménagement du Pavillon du Canada
- Sécurisation du circuit Gilles-Villeneuve selon les normes de la FIA
- Réfection de la toiture et mise aux normes électromécaniques du Musée Stewart
- Réfection de l'enveloppe extérieure, mise aux normes électromécaniques du Complexe aquatique
- Sécurisation et réfection de l'enveloppe extérieure de la Tour de Lévis
- Réfection de la toiture et de l'enveloppe extérieure de la Biosphère
- Réfection et mise aux normes de l'Étang de la Poudrière

Programme de revitalisation de la canopée

1,2 M\$

Priorités du PTI 2019-2021

Projets

PTI 2019-2021

Amphithéâtre et allée Calder (PAMV) – 90 % des travaux sont réalisés



Priorités du PTI 2019-2021

Projets

PTI 2019-2021

Construction des paddocks – 20 % des travaux sont réalisés



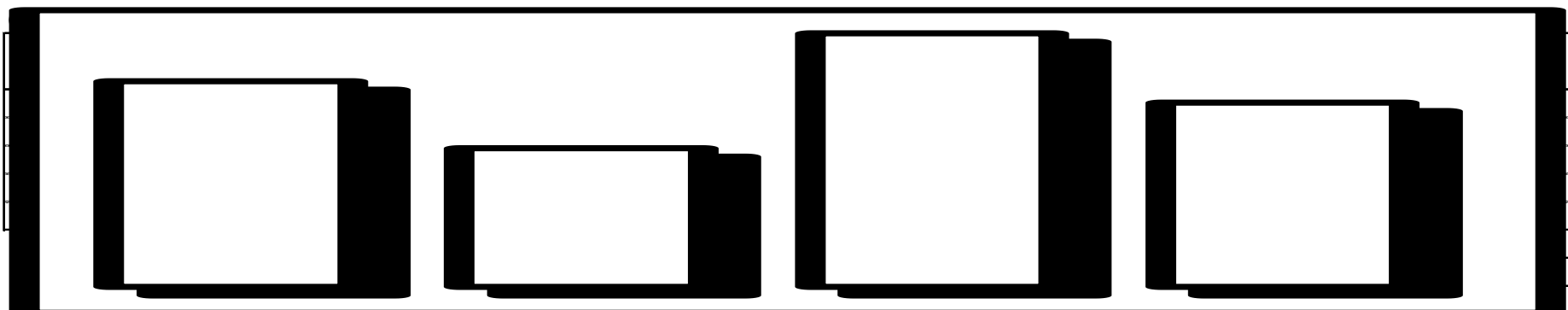
Priorités du PTI 2019-2021

Projets	PTI 2019-2021
Projet d'aménagement et de mise en valeur	3 M\$
<ul style="list-style-type: none">• Finalisation des travaux de construction de l'amphithéâtre et de l'allée Calder	
Projet Grand Prix du Canada	32,6 M\$
<ul style="list-style-type: none">• Finalisation des travaux de construction des paddocks	
Projet Hélène-de-Champlain Phase II	13,8 M\$

Impacts sur le budget de fonctionnement

- Plusieurs chantiers majeurs obligeront la Société du parc Jean-Drapeau à diminuer son offre de service pour 2018 et pour une partie de l'année 2019, ce qui entraînera une baisse des revenus. En 2020, la SPJD sera en mesure d'offrir des installations rénovées de calibre international.
- Les travaux pour la construction de l'amphithéâtre naturel et le réaménagement de l'allée Calder devraient se terminer au printemps 2019, ainsi que certains travaux de finition pour l'ensemble du site.
- Des budgets additionnels seront requis pour l'inauguration de l'amphithéâtre.
- La mise en service de l'amphithéâtre et des paddocks en 2019 occasionnera des dépenses additionnelles au budget de fonctionnement évaluées à 2,6 M\$ pour une année complète d'opération.
- Les travaux pour les paddocks ont débuté après l'édition du Grand Prix 2018 et se termineront au printemps 2019.

Écart entre le PTI 2018-2020 et le PTI 2019-2021



Accessibilité universelle : Mesures mises en œuvre

- Approbation à venir de Kéroul suite aux aménagements à l'amphithéâtre :
 - Seuil de portes principales au niveau du sol
 - Hauteur des abreuvoirs
 - Escaliers doublés d'une rampe universelle

- Approbation à venir de Kéroul quant aux plans d'aménagement des paddocks :
 - Hauteur des abreuvoirs
 - Ascenseurs

Mesures de mitigation

- Comité aviseur sur le bruit avec la participation de la ville de Saint-Lambert, la ville de Montréal et la SPJD.
- Comité aviseur sur les cyclistes (quatre associations de cyclistes et la SPJD).
- Pieux forés pour les paddocks afin de maintenir la Plage et le Bassin olympiques ouverts pendant les travaux.

Société du parc Jean-Drapeau

Jean-François Mathieu
Directeur de l'administration
Téléphone : 514-872-7326

Période de questions ?

**FIN
DE LA
PRÉSENTATION

M E R C I**

Annexes

Liste des programmes par compétences

(en milliers de dollars)

NOM DE L'UNITÉ D'AFFAIRES/ DIRECTION	N°	PROGRAMME	Compétence	Réalizations antérieures				Budget original	PTI 2019-2021			
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total
SOC. PARAMUN.	43010	Parc Jean-Drapeau - Programme de protection de l'actif immobilisé	A	10 609,0	9 885,0	7 868,0	9 983,0	33 400,0	27 860,0	15 826,0	11 300,0	54 986,0
SOC. PARAMUN.	43012	Parc Jean-Drapeau - Revitalisation de la canopée	A	-	-	-	-	-	400,0	400,0	400,0	1 200,0
Total :				10 609,0	9 885,0	7 868,0	9 983,0	33 400,0	28 260,0	16 226,0	11 700,0	56 186,0

Liste des projets par compétences

(en milliers de dollars)

NOM DE L'UNITÉ D'AFFAIRES/ DIRECTION	N°	PROJET	Coûts fiches	PTI 2019-2021 (brut)				Source externe de financement	Ultérieur au PTI 2019- 2021	Source externe de financement	Total projet net
			Avant 2019	2019	2020	2021	Total	2019-2021	2022 et +	2022 et +	
SPJD	43011	Parc Jean-Drapeau - Legs du 375e - Projet des legs (PAMV)	37 200,0	3 000,0	-	-	3 000,0	1 800,0	-	-	38 400,0
SPJD	43013	Grand Prix du Canada - Amélioration des infrastructures	18 700,0	32 600,0	-	-	32 600,0	10 000,0	-	-	41 300,0
SPJD	43014	Hélène-de-Champlain - Phase II	-	1 500,0	5 000,0	7 300,0	13 800,0	-	-	-	13 800,0
Total :			55 900,0	37 100,0	5 000,0	7 300,0	49 400,0	11 800,0	-	-	93 500,0

Liste des projets et programmes et leurs provenances de financement externe

(en milliers de dollars)

NOM DE L'UNITÉ D'AFFAIRES/ DIRECTION	No	PROJET	PTI 2019-2021 (Brut)	Source externe de financement n° 1	Intitulé source externe n° 1	Source externe de financement n° 2	Intitulé source externe n° 2	PTI 2019-2021 (Net)
SOC. PARAMUN.	43010	Parc Jean-Drapeau - Programme de protection de l'actif immobilisé	54 986,0	-				54 986,0
SOC. PARAMUN.	43011	Parc Jean-Drapeau - Legs du 375e - Projet des legs (PAMV)	3 000,0	1 800,0	PIQM			1 200,0
SOC. PARAMUN.	43012	Parc Jean-Drapeau - Revitalisation de la canopee	1 200,0	-				1 200,0
SOC. PARAMUN.	43013	Grand Prix du Canada - Amélioration des infrastructures	32 600,0	10 000,0	MAMOT - hors programme			22 600,0
SOC. PARAMUN.	43014	Hélène-de-Champlain - Phase II	13 800,0	-				13 800,0
								-
								-
Total :			105 586,0	11 800,0			-	93 786,0



Dossier # : 1183843023

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Mise en oeuvre et suivi budgétaire corporatif
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver les contributions financières aux organismes exerçant des activités relevant du conseil d'agglomération et la quote-part 2019 à la CMM

Il est recommandé :

1. de verser selon les modalités usuelles les contributions financières et la quote-part prévues au budget 2019 de la Ville à la CMM et aux organismes suivants :

Agence régionale de transport métropolitain	599 200 000
Conseil des arts	18 450 000
Société du parc Jean-Drapeau	14 128 400
Bureau du taxi de Montréal	4 805 000
Office municipal d'habitation de Montréal	585 000
Corporation d'habitation Jeanne-Mance	12 000
Communauté métropolitaine de Montréal - Volet équipements scientifiques Montréal	11 633 000

2. d'imputer cette dépense conformément aux informations inscrites aux aspects financiers du sommaire décisionnel.

Signé par Serge LAMONTAGNE **Le** 2018-11-05 12:36

Signataire :

Serge LAMONTAGNE

Directeur général
Direction générale , Cabinet du directeur général

IDENTIFICATION

Dossier # :1183843023

Unité administrative responsable :	Service des finances , Direction du budget et de la planification financière et fiscale , Division Mise en oeuvre et suivi budgétaire corporatif
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Approuver les contributions financières aux organismes exerçant des activités relevant du conseil d'agglomération et la quote-part 2019 à la CMM

CONTENU

CONTEXTE

Approuver les contributions financières 2019 aux organismes et agences gouvernementales exerçant des activités relevant des compétences du conseil d'agglomération ainsi que la quote-part à verser à la Communauté métropolitaine de Montréal.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

- CG18 0025 - Contributions financières 2018 - Organismes et agences gouvernementales et quote-part à la CMM
- CG16 0679 - Contributions financières 2017 - Organismes et agences gouvernementales et quote-part à la CMM
- CG15 0736 - Contributions financières 2016 - Organismes et agences gouvernementales et quote-part à la CMM
- CG14 0556 - Contributions financières 2015 - Organismes et agences gouvernementales et quote-part à la CMM
- CG14 0051 - Contributions financières 2014 - Organismes et agences gouvernementales et quote-part à la CMM

DESCRIPTION

Afin de soutenir les opérations des organismes contrôlés et contribuer au financement d'agences gouvernementales ou d'autres organismes, l'agglomération de Montréal versera des contributions financières aux entités suivantes :

- Autorité régionale de transport métropolitain;
- Société du parc Jean-Drapeau;
- Conseil des arts;
- Bureau du taxi de Montréal;
- Office municipal d'habitation de Montréal;
- Corporation d'habitation Jeanne-Mance.

L'agglomération de Montréal doit également verser une quote-part pour le financement des opérations de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), organisme métropolitain assurant la cohésion métropolitaine en matière de développement. La quote-part faisant l'objet du présent dossier est liée à des activités relevant de la compétence du conseil

d'agglomération, soit pour le volet des équipements scientifiques de Montréal.

Cette dépense est entièrement assumée par l'agglomération en vertu de la loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations :

- Le transport collectif de personnes (Autorité régionale de transport métropolitain),
- Le logement social et l'aide destinée spécifiquement aux sans-abri (OMHM et Corporation d'habitation Jeanne-Mance),
- Conseil des arts,
- Équipements, infrastructures et activités d'intérêt collectif (Société du parc Jean-Drapeau)
- Équipements, infrastructures et activités d'intérêt collectif (Communauté métropolitaine de Montréal - Volet équipements scientifiques Montréal).

JUSTIFICATION

S. o.

ASPECT(S) FINANCIER(S)

Les crédits requis sont prévus au budget 2019 aux comptes suivants :

Autorité régionale de transport métropolitain	
1001-0010000-202065-03301-61110-016244-0000-000000-000000-000000-000000	599 200 000
Conseil des arts	
1001-0010000-202016-07289-61130-016203-0000-000000-000000-000000-000000	18 450 000
Société du parc Jean-Drapeau	
1001-0010000-202001-07165-61130-016219-0000-000000-000000-000000-000000	12 894 000
1001-0010000-202064-06503-61130-016219-0000-000000-068161-000000-000000	1 234 400
Bureau du taxi de Montréal	
1001-0010000-202062-03801-61130-016491-0000-000000-000000-000000-000000	4 638 200
1001-0010000-202062-03801-61130-014701-0000-000000-000000-000000-000000	166 800
Office municipal d'habitation de Montréal	
1001-0010000-202008-05301-61150-016213-0000-000000-000000-000000-000000	585 000
Corporation d'habitation Jeanne-Mance	
1001-0010000-202007-05301-61150-016205-0000-000000-000000-000000-000000	12 000
Communauté métropolitaine de Montréal - Volet équipements scientifiques Montréal	
1001-0010000-202053-07251-61110-016202-0000-000000-000000-000000-000000	11 633 000

La contribution monétaire à la Société du parc Jean-Drapeau porte sur deux volets, soit 12,9 M\$ pour financer directement les dépenses d'exploitation de la société et 1,2 M\$ aux fins de l'événement du Grand Prix de Formule 1 au circuit Gilles-Villeneuve, conformément à l'entente conclue par la Ville avec ses partenaires d'affaires et les autres paliers de gouvernement, valide jusqu'en 2024.

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

François MARTELLINO
Conseiller en planification budgétaire

Tél : 514 872-8440
Télécop. : 514 868-4447

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-10-29

Martine HACHÉ
Chef de division - Mise en oeuvre et suivi
budgétaire corporatif

Tél : 514 872-3087
Télécop. : 514 872-3145

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
DIRECTION**

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

Tél : 514 872-3219

Approuvé le : 2018-11-02

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves COURCHESNE
Trésorier et directeur du Service des finances

Tél : 514 872-6630

Approuvé le : 2018-11-02



Dossier # : 1182904011

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Décréter la publication d'un document explicatif du budget 2019 et du PTI 2019-2020-2021 pour l'exercice financier 2019 (volet agglomération)

de décréter qu'un document explicatif du budget 2019 et du PTI 2019-2020-2021 pour l'exercice financier 2019 (volet agglomération) soit publié dans un journal diffusé sur le territoire de la Ville, conformément à l'article 474.3 de la Loi sur les cités et villes (RLRQ c. C-19).

Signé par Benoit DAGENAIS **Le** 2018-11-05 11:58

Signataire :

Benoit DAGENAIS

Directeur général adjoint
Direction générale , Direction générale adjointe - Services institutionnels

IDENTIFICATION**Dossier # :1182904011**

Unité administrative responsable :	Service du greffe , Direction , Division du soutien au greffe
Niveau décisionnel proposé :	Conseil d'agglomération
Projet :	-
Objet :	Décréter la publication d'un document explicatif du budget 2019 et du PTI 2019-2020-2021 pour l'exercice financier 2019 (volet agglomération)

CONTENU**CONTEXTE****DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)****DESCRIPTION**

Il y a lieu, pour le conseil, de décréter qu'un document explicatif du budget 2019 et du PTI 2019-2020-2021 pour l'exercice financier 2019 (volet agglomération) soit publié dans un journal diffusé sur le territoire de la Ville, conformément à l'article 474.3 de la Loi sur les cités et villes (RLRQ c. C-19).

JUSTIFICATION**ASPECT(S) FINANCIER(S)****DÉVELOPPEMENT DURABLE****IMPACT(S) MAJEUR(S)****OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION****CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)****CONFORMITÉ 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

Lynne TRÉPANIÉ
Conseillère analyse - contrôle de gestion

Tél : 514-872-5898
Télécop. : 514-872-5655

ENDOSSÉ PAR

Le : 2018-11-05

Nancy SINCLAIR
Chef de division - Soutien au greffe et
adjoindte au directeur

Tél : 514 872-2636
Télécop. : 514 872-5655

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE
SERVICE**

Yves SAINDON
Greffier et directeur

Tél : 514 872-3007
Approuvé le : 2018-11-05