



# Programme des immobilisations 2018-2027

## Remerciements

En tant que trésorière et directrice exécutive – Planification, finances et contrôle, je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration de ce 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 – Budget et investissements.

Ce Programme des immobilisations 2018-2027 est le fruit d'un travail réfléchi, structuré et rigoureux. C'est donc avec fierté que je vous invite à le parcourir.

Bonne lecture!



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

# Programme des immobilisations 2018·2027

Le conseil d'administration de la Société de transport de Montréal  
a approuvé le *Programme des immobilisations 2018-2027* de la Société de transport de Montréal  
le 14 décembre 2017.

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

## Mot des dirigeants

Le Programme des immobilisations 2018-2027 s'inscrit dans la foulée du Plan stratégique organisationnel (PSO) 2025 autorisé par le conseil d'administration de la STM en juin dernier. Il constitue la réponse concrète de la STM à un des enjeux majeurs auquel elle est confrontée : le déficit de maintien d'actifs. En effet, la grande majorité des infrastructures de la société a atteint sa durée de vie utile. Une accélération des investissements dans le maintien de ses actifs est nécessaire et fondamentale pour offrir un service de qualité, ce qui constitue l'objectif ultime visé par le PSO 2025.

Ainsi, la STM investira plus de 10 milliards de dollars au cours des dix prochaines années, un niveau sans précédent. Après des investissements annuels record réalisés en 2016 (559 M\$) et prévus en 2017 (909 M\$), c'est en moyenne un milliard par année qui sera consacré au maintien des actifs pour la prochaine décennie.

Cette accélération représente un défi important pour nos équipes qui doivent non seulement vivre avec les contraintes de capacité associées à nos installations actuelles, mais aussi avec notre engagement de réaliser tous ces travaux en minimisant les impacts sur la qualité de notre service. Cette



**Philippe Schnobb**  
Président du conseil d'administration



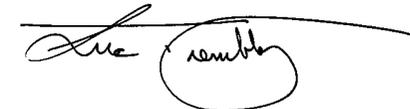
accélération est toutefois réaliste puisque le taux de réalisation des investissements prévus est supérieur à 95 % pour les deux derniers exercices. Une preuve de plus que la STM en a fait une priorité et qu'elle atteint les objectifs qu'elle s'est fixés.

Pour nos clients, ces investissements signifient de nouveaux bus hybrides et électriques climatisés, de nouveaux trains AZUR, des stations rinnovées avec de nouveaux escaliers mécaniques et l'ajout d'ascenseurs ou encore des nouveaux centres de transport qui permettront une meilleure performance d'entretien de notre matériel roulant. Tous ces efforts permettront de réduire le déficit de maintien d'actifs à 2,2 G\$ en 2027, soit la moitié de ce qu'il était évalué en 2014.

En investissant massivement de la sorte dans ses infrastructures la STM pose un geste nécessaire et responsable pour assurer un service de qualité pour la clientèle actuelle et les générations à venir.



**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.

La STM a soumis une liste de projets potentiellement admissibles au Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC). Le processus d'autorisation n'étant pas entièrement complété au moment de préparer le PI 2018-2027, les montants inscrits ne tiennent donc pas compte de cette subvention.

Les projets terminés en 2017 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	15
Plan de maintien des actifs	20
Impact financier	26
Sommaire – projets	32
Réseau de bus	37
Réseau du métro	63
Transport adapté	90
Secteur administratif	94
<b>Annexes</b>	<b>103</b>
<b>Index des sigles, acronymes et autres abréviations</b>	<b>114</b>

**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. 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, le financement des services et le cadre tarifaire relèveront dorénavant de l'ARTM. Plus que jamais, la STM sera évaluée sur la performance et la qualité de son service.

La STM collaborera également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement et réalisera les projets dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle proposera des initiatives de développement et sera maître d'œuvre des prolongements de métro subséquents.

## 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'administrati  
Conseiller de la Ville de Montréal, distric  
Saint-Henri-Est-Petite-Bourgogne-Poi  
Saint-Charles-Griffintown, Arrondissem  
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, finances et contrôle*

# **Plan stratégique organisationnel 2025**

## Plan stratégique organisationnel 2025

Profitant d'un *momentum* favorable au transport collectif, de même que d'un contexte en transformation, la STM a adopté son Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO 2025) le 8 juin 2017. Ce Plan a été réalisé en guise d'engagement de la STM envers l'ensemble de la communauté et de ses clients.

L'élaboration d'un tel plan constitue un moment privilégié. Non seulement l'identification des principaux enjeux, mais surtout le choix des orientations stratégiques, des axes d'intervention, des objectifs et des cibles a été effectué dans le cadre d'une importante démarche collective depuis près de deux ans. Cette démarche a permis d'établir des bases solides, de réfléchir à la vision, la mission, aux valeurs qui guident la STM et à ce qu'elle vise à réaliser sur l'horizon 2025 tout en tirant avantage des occasions à saisir afin de contribuer au développement de Montréal.

Alors que la STM a amorcé, en 2015, un virage stratégique qui misait sur l'amélioration de l'expérience client, avec le PSO 2025, elle vise à aller encore plus loin. Sa vision : L'EXCELLENCE EN MOBILITÉ.

Le PSO 2025 tient compte d'une nouvelle réalité :

- Des clients qui recherchent une expérience satisfaisante de bout en bout et qui ont des attentes évolutives
- De nombreux investissements afin de résorber le déficit de maintien des actifs tout en exploitant normalement son réseau
- La réforme de la gouvernance métropolitaine des transports collectifs
- Des sources de financement diverses et planifiées
- La période charnière que vit la STM avec les engagements en infrastructures de transport annoncés par les gouvernements fédéral et provincial ainsi que Montréal
- Le projet du Réseau électrique métropolitain
- L'accélération des chantiers routiers qui impactent la mobilité

Logique, réaliste, cohérent et responsable, le PSO 2025 est articulé autour de quatre orientations stratégiques convergeant vers l'excellence en mobilité :

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

Les bénéfices recherchés par le PSO 2025, pour les clients, la communauté et les employés, sont répartis dans 7 axes d'intervention, eux-mêmes déclinés en 16 objectifs assortis de 31 indicateurs et cibles. Un des objectifs est de réduire le déficit de maintien des actifs de 4,1 G\$ en 2015 à 2,8 G\$ en 2025.

Le PSO 2025 s'appuie également sur des assises, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Plan d'action de la stratégie centre-ville 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.

Parce que le PSO 2025 est une véritable feuille de route pour déployer de façon gagnante la vision d'excellence en mobilité, l'agglomération de Montréal, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) sont également appelées à soutenir sa réalisation

## Plan stratégique organisationnel 2025

Le Plan stratégique organisationnel 2025 est articulé autour de quatre orientations stratégiques, 7 axes d'intervention et 16 objectifs auxquels 31 cibles sont associées.

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

## 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 être produit en conformité avec ce dernier.

Le Plan stratégique organisationnel de la STM guide l'élaboration du PI. À l'aide de quatre orientations stratégiques, la STM évalue ses besoins en investissements, et ce, pour les 10 prochaines années, afin de prévoir les projets pour maintenir et développer ses actifs. La STM revoit systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et des sources de financement des différents projets est établie afin d'élaborer le PI de la STM.

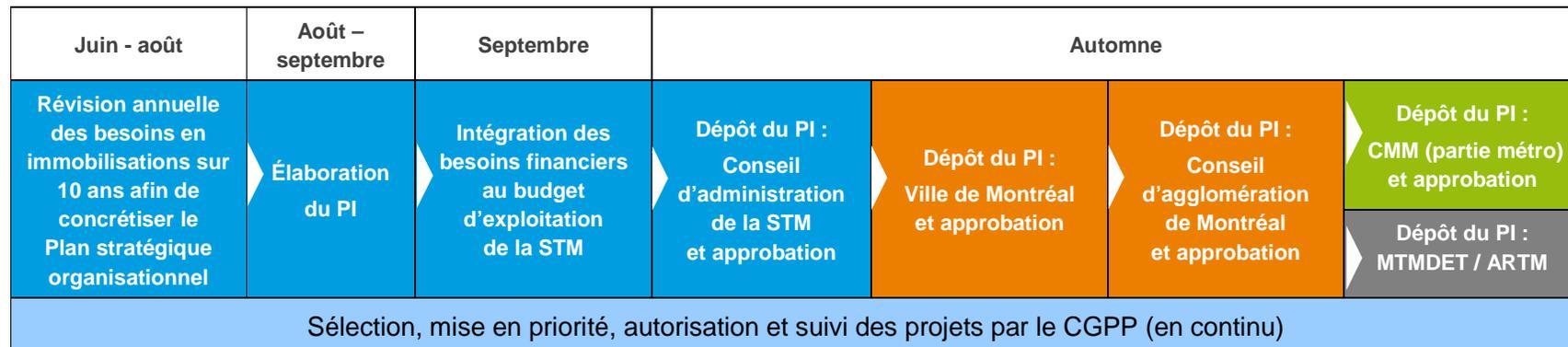
## VOLET OPÉRATIONNEL ET ADOPTION

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.

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.

Pour les projets concernant le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal.

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

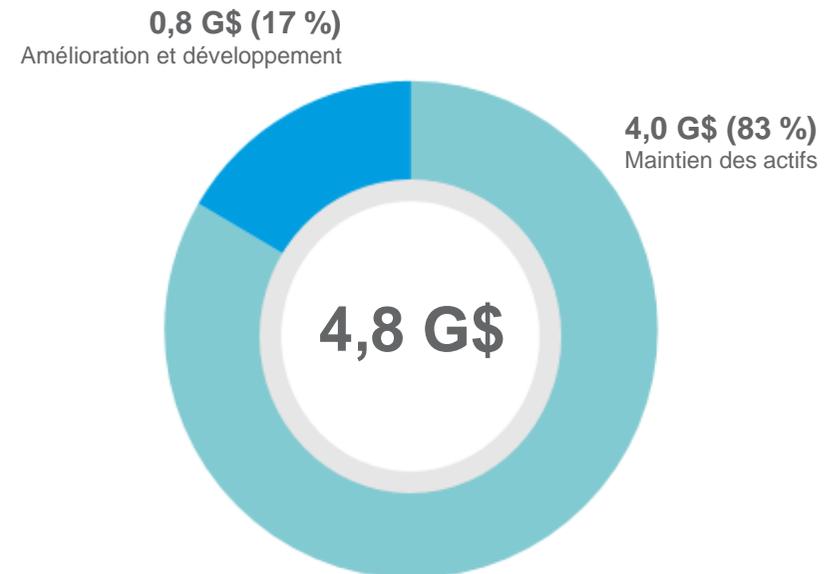
La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du Plan stratégique organisationnel en fonction des ressources disponibles.

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;
- 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 dette.

Le portefeuille des projets actuellement autorisés, se compose de 83 % d'initiatives visant le maintien des actifs et de 17% 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 (MDBF);
- 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 de maintien d'actifs et projets d'amélioration et développement, tels que catégorisés par la GPP.

### PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE - MAINTIEN DES ACTIFS

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>	et avant											et après	Projet	2018-2027
<b>Maintien des actifs</b>														
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 196,3	346,1	88,4	252,9	-	-	-	-	-	-	-	-	1 883,7	687,4
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	184,8	8,3	18,1	49,4	-	-	-	-	-	-	-	-	260,7	75,9
Réno-Systèmes - phase 3	374,6	39,5	37,5	48,5	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	125,4
Réno-Systèmes - phase 4	39,0	65,5	112,4	144,2	127,9	56,5	37,0	-	-	-	-	-	582,5	543,5
Réno-Infrastructures - phase 1	217,3	8,9	11,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237,6	20,2
Réno-Infrastructures - phase 2	23,1	38,7	60,1	100,1	61,6	18,4	-	-	-	-	-	-	302,0	278,9
Reconstruction du complexe Crémazie	44,5	75,2	41,2	37,2	26,1	38,7	-	-	-	-	-	-	262,9	218,4
Nouveau centre de transport Bellechasse	1,5	13,2	53,2	65,6	115,9	4,7	-	-	-	-	-	-	254,2	252,6
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017	168,3	101,1	42,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	312,2	143,9
Acquisition des bus 12 mètres phase 2	-	10,5	157,8	527,5	148,0	160,1	155,3	206,1	-	-	-	-	1 365,2	1 365,2
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	85,3	0,4	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	4,2
Prolongation de la durée de vie des MR73	20,2	17,8	13,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	48,8
Agrandissement du centre d'attache Viau	3,4	3,5	19,2	28,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,1
Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI phase I	4,1	7,4	12,9	14,1	12,3	3,2	-	-	-	-	-	-	54,0	49,9
Capacité électrique du poste de district Legendre	2,5	4,6	12,3	12,5	13,3	-	-	-	-	-	-	-	45,2	42,6
Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	21,6	10,5	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,7	15,1
Remplacement des véhicules de service phase 2	0,2	12,2	9,0	3,4	4,4	-	-	-	-	-	-	-	29,2	29,0
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2014	20,6	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	3,5
Plan de maintien de la solution OPUS	6,6	7,7	6,0	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	17,2
Programme de remplacement des équipements de levage	23,3	0,0	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,6	0,3
Autres projets	38,1	22,6	19,8	10,0	3,4	0,1	-	-	-	-	-	-	94,0	56,0
<b>Sous-total Maintien des actifs</b>	<b>2 475,4</b>	<b>797,0</b>	<b>724,0</b>	<b>1 315,1</b>	<b>512,9</b>	<b>281,7</b>	<b>192,3</b>	<b>206,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6 504,5</b>	<b>4 029,1</b>

## Gestion de portefeuille de projets

### PROJETS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE - AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>Amélioration et développement</b>														
Garage Côte-Vertu	69,6	84,3	142,1	115,8	6,3	-	-	-	-	-	-	-	418,1	348,5
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	5,5	11,6	41,0	79,8	49,0	25,8	-	-	-	-	-	-	212,7	207,2
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	127,1	7,7	8,7	14,6	-	-	-	-	-	-	-	-	158,1	31,0
Programme de mesures préférentielles pour bus	22,7	3,1	3,2	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6	3,9	1,8	1,8	30,3	79,0	26,1
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	7,4	12,3	28,6	22,4	5,8	-	-	-	-	-	-	-	76,5	69,0
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	6,5	24,8	23,8	11,8	9,2	-	-	-	-	-	-	-	76,0	69,5
EXTRA Connecte	11,8	5,3	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	12,3
Validation à bord des bus	0,1	2,1	6,3	5,6	2,2	1,9	-	-	-	-	-	-	18,3	18,1
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvė /Côte-Vertu	0,8	3,0	12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	15,0
Cité-Mobilité	10,0	2,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	4,3
100% SCAD	4,8	0,3	0,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2	2,4
Acquisition matérielle - Vente et perception	2,1	0,5	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,9
Employés Numériques - Phase 1	2,3	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	1,1
<b>Sous-total Amélioration et développement</b>	<b>270,7</b>	<b>158,4</b>	<b>277,9</b>	<b>253,7</b>	<b>74,9</b>	<b>30,2</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>30,3</b>	<b>1 108,6</b>	<b>807,6</b>
<b>TOTAL - AUTORISÉS</b>	<b>2 746,1</b>	<b>955,4</b>	<b>1 002,0</b>	<b>1 568,7</b>	<b>587,8</b>	<b>311,9</b>	<b>194,8</b>	<b>208,6</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>30,3</b>	<b>7 613,1</b>	<b>4 836,6</b>
Total des projets en définition	0,8	37,7	59,1	75,3	98,4	113,8	140,3	64,8	36,2	-	-	-	626,4	625,6
Total des projets en identification	0,3	14,9	37,0	47,0	94,0	263,2	428,3	429,2	740,0	1 194,0	1 408,2	1 225,4	5 881,6	4 655,8
<b>Total des investissements</b>	<b>2 747,3</b>	<b>1 007,9</b>	<b>1 098,0</b>	<b>1 691,1</b>	<b>780,3</b>	<b>688,9</b>	<b>763,4</b>	<b>702,7</b>	<b>780,2</b>	<b>1 195,7</b>	<b>1 409,9</b>	<b>1 255,7</b>	<b>14 121,1</b>	<b>10 118,1</b>

# Plan de maintien des actifs

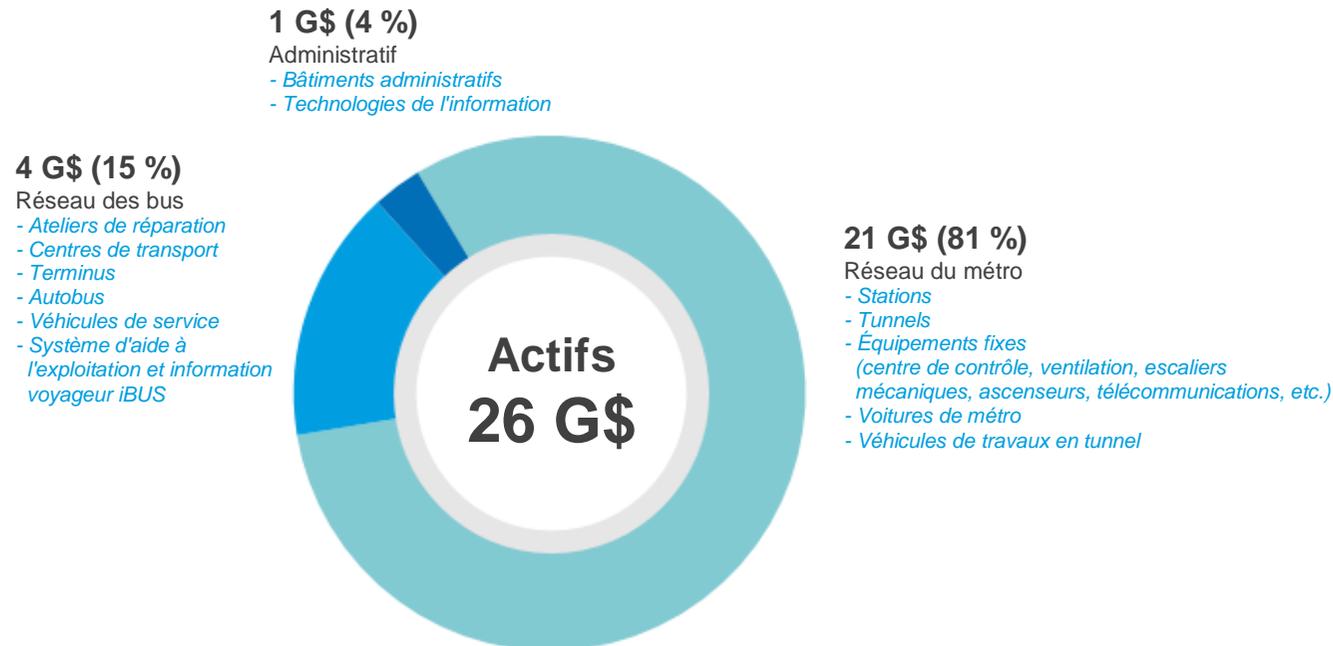
## Plan de maintien des actifs

### 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 aux trois ans afin de tenir compte de l'inflation ainsi que 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 publiques<sup>1</sup>». 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<sup>2</sup>* 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

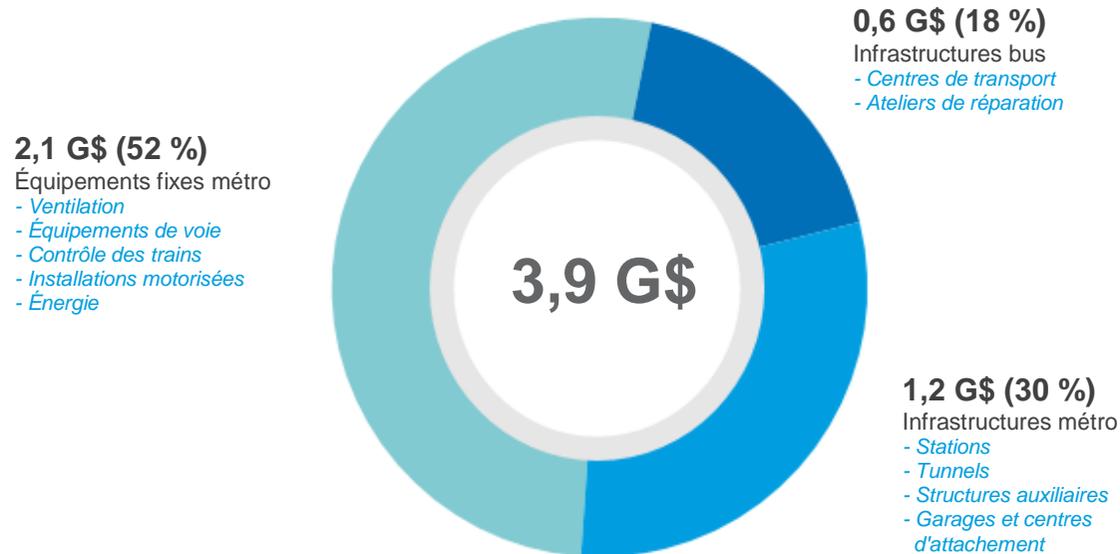


<sup>1</sup> Gouvernement du Québec. *Loi sur les infrastructures publiques*, RLRQ, c. I-8.3.

<sup>2</sup> 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 (2016)



Ce diagramme circulaire illustre la composition du déficit de maintien d'actifs de la STM en 2016. Ainsi, les 3,9 G\$ de déficit se répartissent presque exclusivement entre trois grands secteurs : les équipements fixes (2,1 G\$), les infrastructures métro (1,2 G\$) et les infrastructures bus (0,6 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).

Concernant les infrastructures métro, les stations composent l'essentiel du déficit, suivies des tunnels. Aux 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

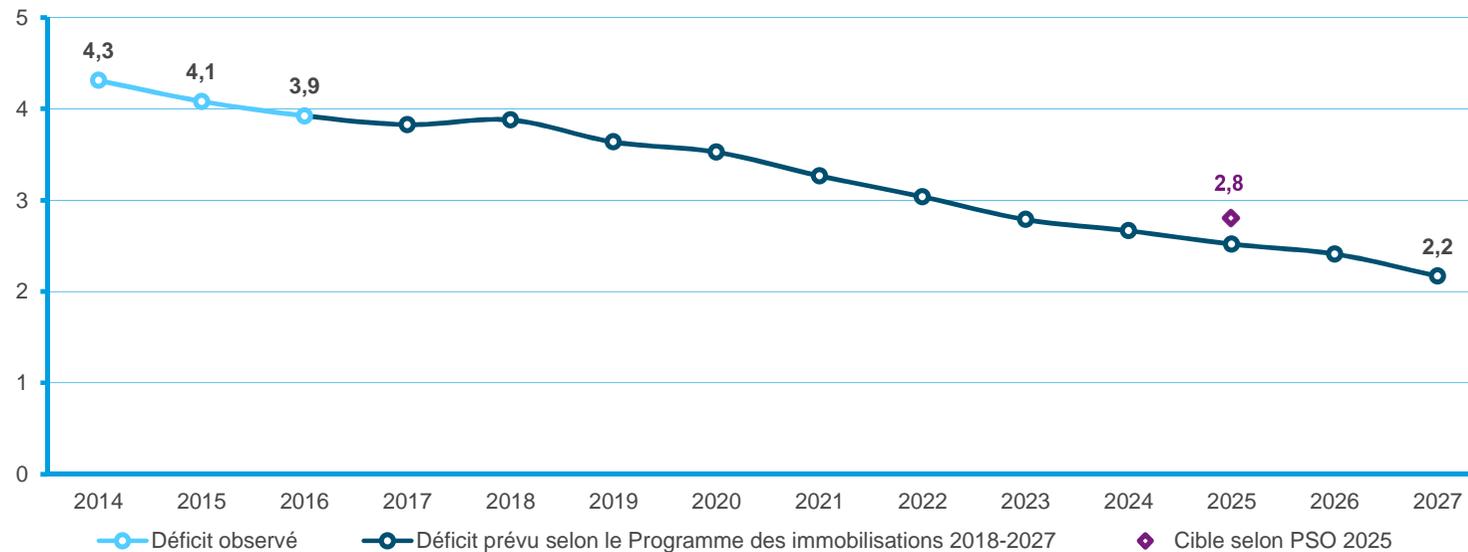
L'évolution du déficit de maintien d'actifs est un indicateur de gestion qui aide à optimiser le portefeuille de projets et à soutenir la réalisation du Plan stratégique organisationnel 2025 en mesurant les résultats des efforts consentis pour assurer la pérennité de notre parc d'actifs.

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 3,9 milliards de dollars en 2016, une diminution de près de 400 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 sera 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'exemple, le centre d'attachement nord-ouest qui permettra 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

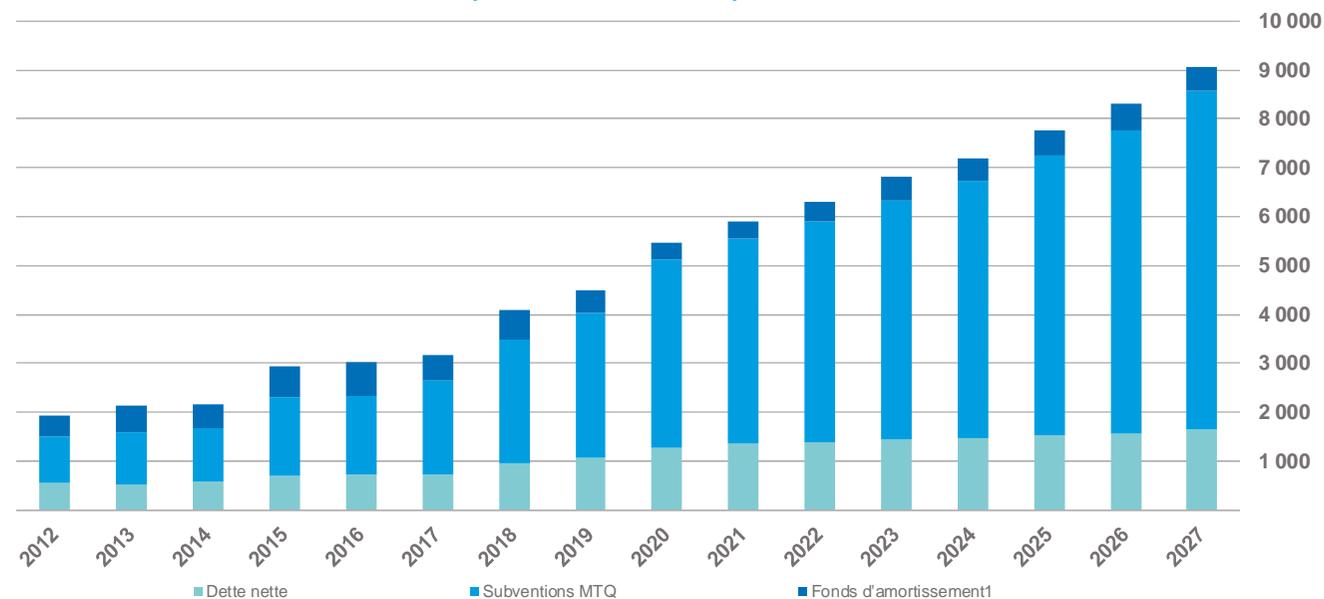
Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2017, la dette brute devrait s'accroître de 1,2 milliard de dollars, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 12,8 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 3,6 milliards de dollars, soit un taux de croissance annuel moyen de 11,2 %. Cette

augmentation est atténuée par le financement au comptant de certains projets provenant des programmes de subventions fédéral, provincial et municipal.

Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 732,2 millions de dollars (après subvention et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2017 pour atteindre 1,7 milliard de dollars au 31 décembre 2027.

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



(En millions de dollars)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Fonds d'amortissement <sup>1</sup>	435	542	504	607	663	524	617	441	355	361	416	483	440	507	523	492
Subventions MTQ	955	1 061	1 080	1 630	1 631	1 923	2 528	2 970	3 849	4 193	4 497	4 883	5 270	5 722	6 226	6 914
Dette nette	550	524	590	693	721	732	954	1 071	1 273	1 354	1 398	1 452	1 471	1 527	1 554	1 647
<b>Total</b>	<b>1 940</b>	<b>2 127</b>	<b>2 174</b>	<b>2 930</b>	<b>3 014</b>	<b>3 179</b>	<b>4 098</b>	<b>4 482</b>	<b>5 478</b>	<b>5 907</b>	<b>6 312</b>	<b>6 819</b>	<b>7 181</b>	<b>7 756</b>	<b>8 304</b>	<b>9 053</b>

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

## Impact financier

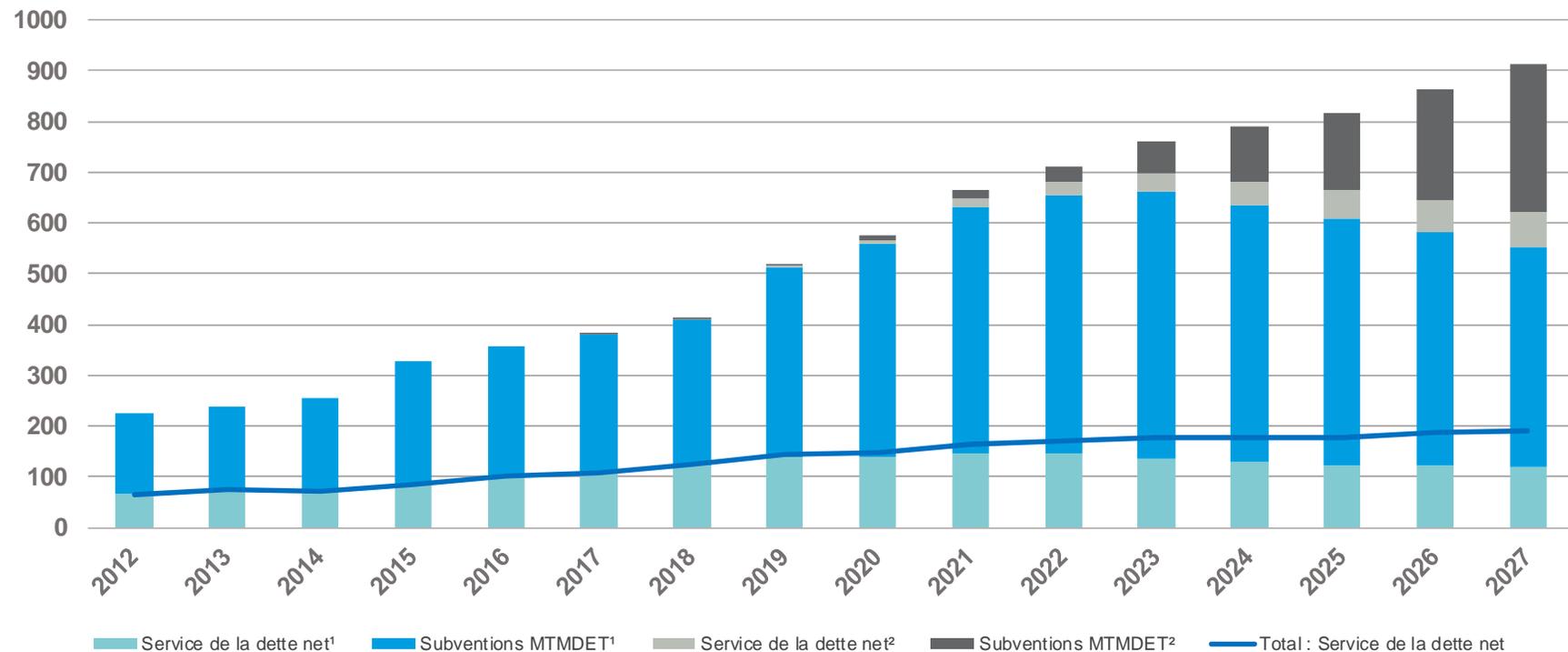
### IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE

Le service de la dette net devrait se situer à 109,2 millions de dollars en 2017 pour atteindre 189,9 millions de dollars en 2027. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 7,4 % par rapport à 12,9 % pour la période de 2012 à 2017. Durant cette même période, le service de la dette net a représenté, en moyenne, 6,5 % des dépenses d'exploitation nettes (excluant les charges remboursées par les partenaires).

En 2027, ce ratio devrait se situer à 10,7 %, 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 71,3 % (pour la période de 2012 à 2017) à 75,8 % 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	Prévisions										
						2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
<b>Projets autorisés</b>																
Service de la dette brut <sup>1</sup>	227,0	240,2	255,6	327,6	357,8	379,5	410,9	511,8	558,1	632,7	654,9	660,2	634,0	609,1	582,0	551,5
Subventions MTMDET <sup>1</sup>	160,6	163,8	182,5	241,2	257,0	270,3	286,7	371,0	419,1	486,5	510,2	522,8	503,9	485,6	457,9	433,0
<b>Service de la dette net<sup>1</sup></b>	<b>66,4</b>	<b>76,4</b>	<b>73,1</b>	<b>86,3</b>	<b>100,8</b>	<b>109,2</b>	<b>124,2</b>	<b>140,9</b>	<b>139,0</b>	<b>146,2</b>	<b>144,7</b>	<b>137,4</b>	<b>130,0</b>	<b>123,5</b>	<b>124,1</b>	<b>118,5</b>
<b>Projets en définition et identification</b>																
Service de la dette brut <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	0,8	7,5	18,4	32,1	56,6	101,3	156,4	207,7	280,8	361,9
Subventions MTMDET <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	0,3	3,4	8,9	15,4	30,3	62,5	108,0	152,6	218,4	290,5
<b>Service de la dette net<sup>2</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,5</b>	<b>4,2</b>	<b>9,5</b>	<b>16,7</b>	<b>26,2</b>	<b>38,9</b>	<b>48,3</b>	<b>55,1</b>	<b>62,4</b>	<b>71,4</b>
<b>Total</b>																
Service de la dette brut	227,0	240,2	255,6	327,6	357,8	379,5	411,7	519,3	576,5	664,7	711,4	761,5	790,3	816,8	862,8	913,4
Subventions MTMDET	160,6	163,8	182,5	241,2	257,0	270,3	287,0	374,3	428,0	501,9	540,5	585,3	612,0	638,2	676,3	723,5
<b>Total : Service de la dette net</b>	<b>66,4</b>	<b>76,4</b>	<b>73,1</b>	<b>86,3</b>	<b>100,8</b>	<b>109,2</b>	<b>124,7</b>	<b>145,0</b>	<b>148,5</b>	<b>162,9</b>	<b>170,9</b>	<b>176,3</b>	<b>178,3</b>	<b>178,6</b>	<b>186,5</b>	<b>189,9</b>

<sup>1</sup> Les montants pour les projets autorisés

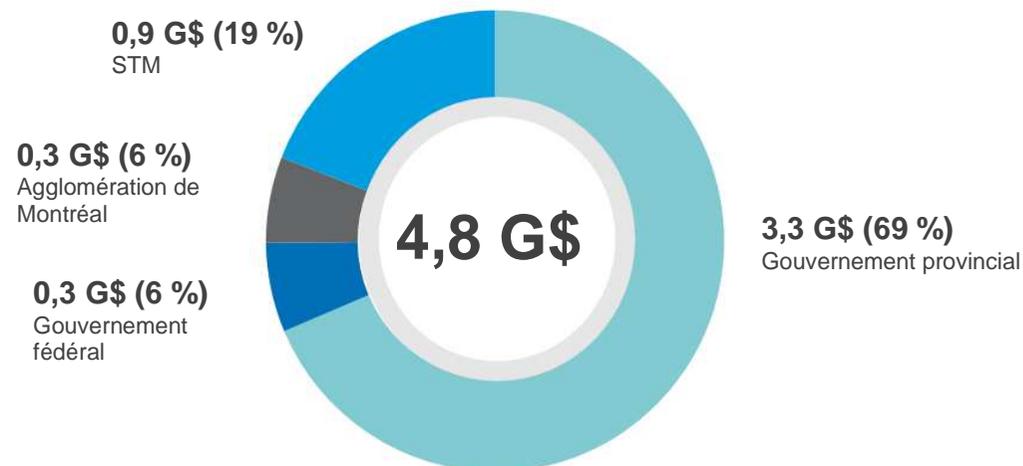
<sup>2</sup> Les montants pour les projets en définition et identification

## Impact financier

### FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total PI 2018-2027	%
<b>Subventions de nos partenaires</b>												
Gouvernement provincial	581,4	658,1	1 135,0	402,6	222,6	140,9	172,3	2,7	1,3	1,3	3 318,2	69 %
Gouvernement fédéral	93,0	90,2	68,3	29,3	21,9	-	-	-	-	-	302,7	6 %
Agglomération de Montréal	38,1	49,4	93,7	29,5	29,4	22,4	29,7	-	-	-	292,3	6 %
<b>Sous-total</b>	<b>712,5</b>	<b>797,6</b>	<b>1 297,0</b>	<b>461,4</b>	<b>273,9</b>	<b>163,3</b>	<b>202,1</b>	<b>2,7</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>3 913,1</b>	<b>81 %</b>
<b>Financement de la STM</b>												
Dépenses d'exploitation	17,5	22,5	23,4	14,7	4,8	3,3	2,4	-	-	-	88,6	2 %
Fonds de roulement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %
Sur emprunt	225,4	181,8	248,4	111,7	33,2	28,2	4,1	1,4	0,4	0,4	834,9	17 %
<b>Sous-total</b>	<b>242,9</b>	<b>204,3</b>	<b>271,7</b>	<b>126,4</b>	<b>37,9</b>	<b>31,5</b>	<b>6,5</b>	<b>1,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>923,5</b>	<b>19 %</b>
<b>Total</b>	<b>955,4</b>	<b>1 002,0</b>	<b>1 568,7</b>	<b>587,8</b>	<b>311,9</b>	<b>194,8</b>	<b>208,5</b>	<b>4,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>4 836,6</b>	<b>100 %</b>

### 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>	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total PI 2018-2027
<b>Financement au comptant</b>											
<b>Non capitalisable</b>											
Budget d'exploitation	12,5	18,3	20,3	12,5	4,7	3,3	2,4	-	-	-	74,2
<b>Capitalisable</b>											
Fonds de roulement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Budget d'exploitation	4,9	4,2	3,1	2,2	-	-	-	-	-	-	14,4
Gouvernement provincial - subvention au comptant	49,0	45,0	34,5	18,2	13,6	-	-	-	-	-	160,4
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	93,0	90,2	68,3	29,3	21,9	-	-	-	-	-	302,7
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	38,1	49,4	93,7	29,5	29,4	22,4	29,7	-	-	-	292,3
<b>Sous-total</b>	<b>197,6</b>	<b>207,2</b>	<b>219,9</b>	<b>91,7</b>	<b>69,7</b>	<b>25,7</b>	<b>32,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>843,9</b>
<b>Financement sur emprunt</b>											
Non subventionné	225,4	181,8	248,4	111,7	33,2	28,2	4,1	1,4	0,4	0,4	834,9
Subventionné	532,4	613,0	1 100,5	384,4	209,0	140,9	172,3	2,7	1,3	1,3	3 157,8
<b>Sous-total</b>	<b>757,8</b>	<b>794,8</b>	<b>1 348,9</b>	<b>496,1</b>	<b>242,2</b>	<b>169,1</b>	<b>176,4</b>	<b>4,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>3 992,7</b>
<b>Financement total</b>	<b>955,4</b>	<b>1 002,0</b>	<b>1 568,7</b>	<b>587,8</b>	<b>311,9</b>	<b>194,8</b>	<b>208,5</b>	<b>4,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>4 836,6</b>

# SOMMAIRE - PROJETS

## Sommaire - projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des dix prochaines années. Parmi ceux-ci, 22 projets de grande envergure totalisent 94 % des investissements déjà autorisés.

### SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)	Nb projets	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR</b>	<b>2</b>	<b>1 381,1</b>	<b>354,4</b>	<b>106,5</b>	<b>302,4</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>2 144,4</b>	<b>763,3</b>
Acquisition des voitures de métro AZUR		1 196,3	346,1	88,4	252,9	-	-	-	-	-	-	-	-	1 883,7	687,4
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		184,8	8,3	18,1	49,4	-	-	-	-	-	-	-	-	260,7	75,9
<b>2. RÉNO MÉTRO</b>	<b>5</b>	<b>659,6</b>	<b>164,2</b>	<b>262,3</b>	<b>372,5</b>	<b>238,5</b>	<b>100,7</b>	<b>37,0</b>	-	-	-	-	-	<b>1 834,8</b>	<b>1 175,2</b>
Réno-Systèmes - phase 3		374,6	39,5	37,5	48,5	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	125,4
Réno-Systèmes - phase 4		39,0	65,5	112,4	144,2	127,9	56,5	37,0	-	-	-	-	-	582,5	543,5
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1		5,5	11,6	41,0	79,8	49,0	25,8	-	-	-	-	-	-	212,7	207,2
Réno-Infrastructures - phase 1		217,3	8,9	11,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237,6	20,2
Réno-Infrastructures - phase 2		23,1	38,7	60,1	100,1	61,6	18,4	-	-	-	-	-	-	302,0	278,9
<b>3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO</b>	<b>4</b>	<b>165,7</b>	<b>100,4</b>	<b>193,7</b>	<b>166,7</b>	<b>12,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>638,5</b>	<b>472,8</b>
Garage Côte-Vertu		69,6	84,3	142,1	115,8	6,3	-	-	-	-	-	-	-	418,1	348,5
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme		7,4	12,3	28,6	22,4	5,8	-	-	-	-	-	-	-	76,5	69,0
Agrandissement du centre d'attache Viau		3,4	3,5	19,2	28,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,1
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1		85,3	0,4	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	4,2
<b>4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE</b>	<b>7</b>	<b>235,7</b>	<b>139,7</b>	<b>141,8</b>	<b>131,6</b>	<b>153,7</b>	<b>45,8</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>30,3</b>	<b>891,1</b>	<b>625,1</b>
Reconstruction du complexe Crémazie		44,5	75,2	41,2	37,2	26,1	38,7	-	-	-	-	-	-	262,9	218,4
Nouveau centre de transport Bellechasse		1,5	13,2	53,2	65,6	115,9	4,7	-	-	-	-	-	-	254,2	252,6
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		127,1	7,7	8,7	14,6	-	-	-	-	-	-	-	-	158,1	31,0
Programme de mesures préférentielles pour bus		22,7	3,1	3,2	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6	3,9	1,8	1,8	30,3	79,0	26,1
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA		6,5	24,8	23,8	11,8	9,2	-	-	-	-	-	-	-	76,0	69,5
Rénovation de l'édifice du 2000 Berri		21,6	10,5	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,7	15,1
EXTRA Connecte		11,8	5,3	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	12,3
<b>5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)</b>	<b>4</b>	<b>181,1</b>	<b>117,4</b>	<b>208,9</b>	<b>528,3</b>	<b>148,0</b>	<b>160,1</b>	<b>155,3</b>	<b>206,1</b>	-	-	-	-	<b>1 705,1</b>	<b>1 524,0</b>
Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017		168,3	101,1	42,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	312,2	143,9
Acquisition de bus 12 mètres phase 2		-	10,5	157,8	527,5	148,0	160,1	155,3	206,1	-	-	-	-	1 365,2	1 365,2
Électrification des véhicules de travaux en tunnel		2,7	3,5	6,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	13,4	10,7
Cité-Mobilité		10,0	2,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	4,3
<b>Sous-total des principaux projets autorisés</b>	<b>22</b>	<b>2 623,2</b>	<b>876,2</b>	<b>913,2</b>	<b>1 501,4</b>	<b>552,2</b>	<b>306,6</b>	<b>194,8</b>	<b>208,6</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>30,3</b>	<b>7 213,9</b>	<b>4 560,4</b>
<b>Pourcentage des principaux projets</b>		<b>96%</b>	<b>92%</b>	<b>91%</b>	<b>96%</b>	<b>94%</b>	<b>98%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>95%</b>	<b>94%</b>
<b>Sous-total des autres projets autorisés</b>	<b>28</b>	<b>123,0</b>	<b>79,2</b>	<b>88,8</b>	<b>67,3</b>	<b>35,6</b>	<b>5,3</b>	-	-	-	-	-	-	<b>399,2</b>	<b>276,2</b>
<b>Total des projets autorisés</b>	<b>50</b>	<b>2 746,1</b>	<b>955,4</b>	<b>1 002,0</b>	<b>1 568,7</b>	<b>587,8</b>	<b>311,9</b>	<b>194,8</b>	<b>208,6</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>30,3</b>	<b>7 613,1</b>	<b>4 836,6</b>
<b>Total des projets en définition</b>	<b>9</b>	<b>0,8</b>	<b>37,7</b>	<b>59,1</b>	<b>75,3</b>	<b>98,4</b>	<b>113,8</b>	<b>140,3</b>	<b>64,8</b>	<b>36,2</b>	-	-	-	<b>626,4</b>	<b>625,6</b>
<b>Total des projets en identification</b>	<b>38</b>	<b>0,3</b>	<b>14,9</b>	<b>37,0</b>	<b>47,0</b>	<b>94,0</b>	<b>263,2</b>	<b>428,3</b>	<b>429,2</b>	<b>740,0</b>	<b>1 194,0</b>	<b>1 408,2</b>	<b>1 225,4</b>	<b>5 881,6</b>	<b>4 655,8</b>
<b>Total des investissements</b>	<b>97</b>	<b>2 747,3</b>	<b>1 007,9</b>	<b>1 098,0</b>	<b>1 691,1</b>	<b>780,3</b>	<b>688,9</b>	<b>763,4</b>	<b>702,7</b>	<b>780,2</b>	<b>1 195,7</b>	<b>1 409,9</b>	<b>1 255,7</b>	<b>14 121,1</b>	<b>10 118,1</b>

## Sommaire – projets

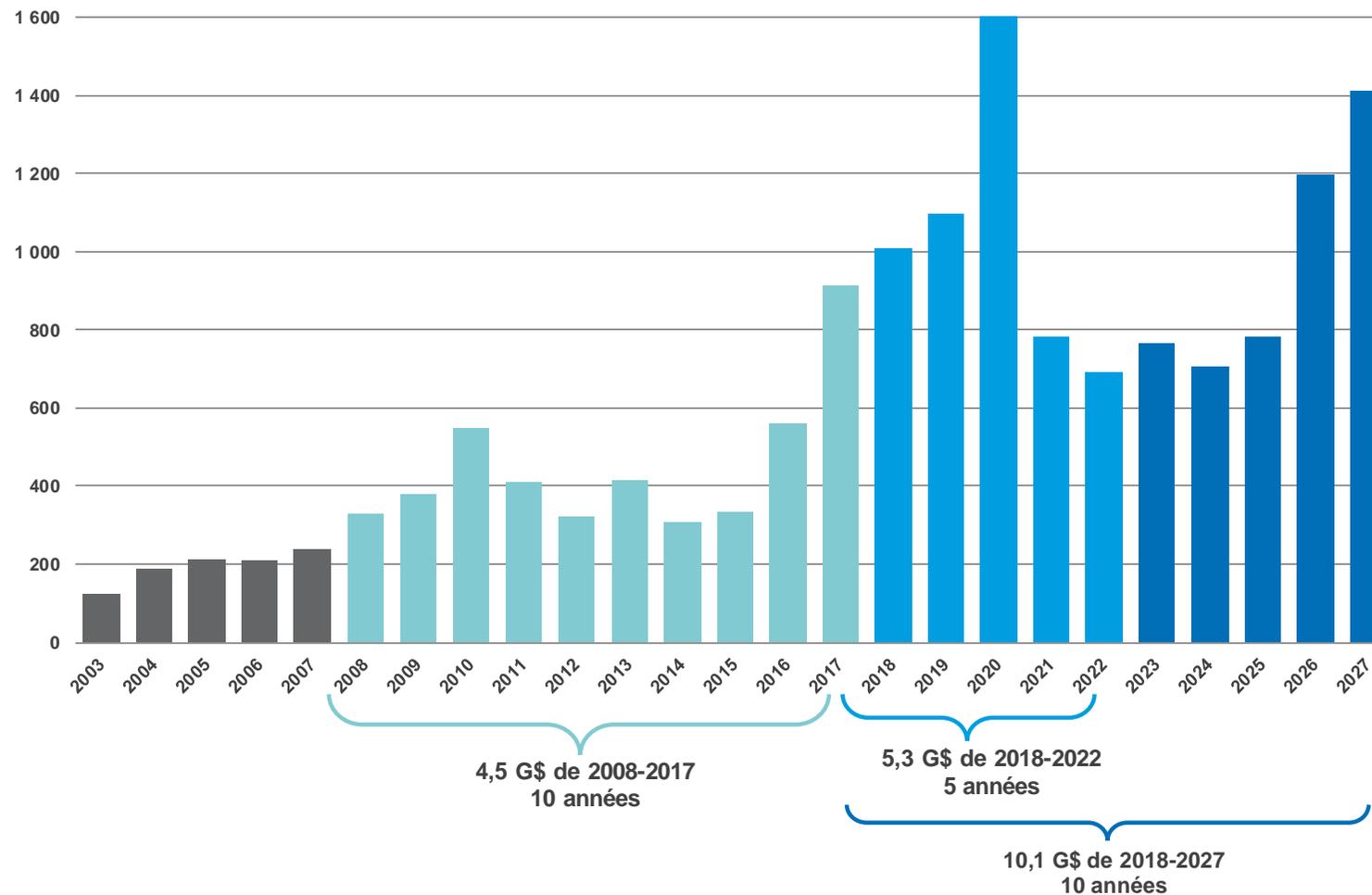
Les investissements prévus au cours des dix prochaines années totalisent plus de 10 G\$. À titre comparatif, le précédent programme d'immobilisations (inclus dans le cadre financier du PSO 2025) affichait des investissements de 8 G\$.

Il est à noter que durant les années 2016 et 2017, le rythme des investissements s'est accru 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.

Comparativement au PI 2017-2026, nous prévoyons investir 23 millions de plus en 2017. Pour les années 2018-2022, c'est une somme totale de 593 millions de plus pour ces cinq années.

### ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2027 (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. L'achat des véhicules de service, ainsi que le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Plus de 2,2 milliards de dollars sont déjà autorisés pour investir dans le secteur du Réseau de bus. Dans un but d'améliorer l'expérience client, la STM compte investir, entre 2018 et 2024, dans l'achat de 1 114 bus climatisés dont 465 pour de l'ajout de service. Ces données sont directement en lien avec les orientations prises au PSO 2025. De plus, d'autres projets d'acquisition de bus hybrides et électriques, non encore approuvés, sont prévus au PI 2018-2027 en phase de définition et identification. Ces investissements sont notamment liés à l'annonce récente effectuée par la STM quant à l'accélération de la stratégie d'électrification du réseau de surface.

Le déploiement du Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (iBUS) ainsi que la mise en place de mesures préférentielles contribueront également à améliorer la satisfaction de la clientèle. Avec son nouveau centre

de transport Bellechasse, la STM fait preuve de leadership en matière de nouvelles technologies en intégrant des équipements pour la recharge de bus électriques.

### Réseau du métro

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

Les investissements autorisés au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant d'environ 2,5 milliards de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client. Les principaux projets sont l'acquisition de trains AZUR, Réno-Systèmes (phases 3 et 4), le projet Garage Côte-Vertu, Réno-Infrastructures métro (phases 1 et 2), le prolongement de la durée de vie des voitures de métro MR73 et le projet d'agrandissement à la station Vendôme.

À ces projets viennent s'ajouter d'autres projets majeurs dont le Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1, qui vise à rendre universelle l'accessibilité des stations du réseau du métro de Montréal afin de faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage les clients et améliorer le service à la clientèle. Dans son Plan stratégique 2025, la STM prévoit rendre 41 stations accessibles en 2025.

## Sommaire - projets

### SOMMAIRE PAR SECTEUR

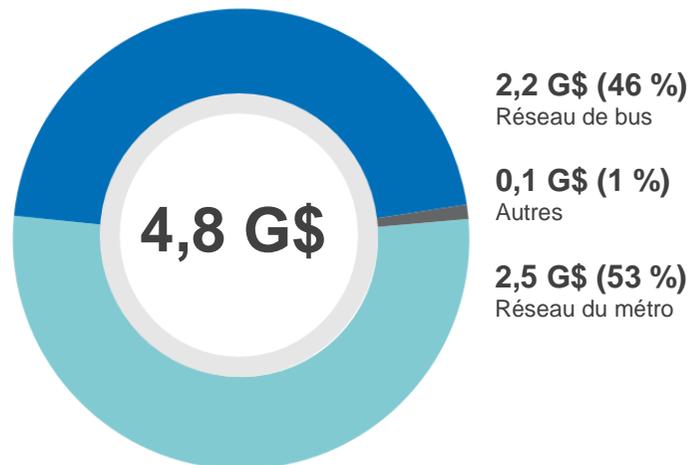
#### Transport adapté

Ce secteur comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté. On retrouve notamment le projet EXTRA Connecte qui permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

#### Secteur administratif

Ce secteur inclut des projets qui ne peuvent être identifiés spécifiquement aux trois autres secteurs. Une somme de 28 millions de dollars sera investie dans différents projets technologiques.

### POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



# Réseau de bus

## Réseau de bus

### ACTIFS BUS AU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2017

<b>1 827</b>	<b>Bus :</b>
	<b>1 454</b> standards (12 mètres)
	<b>113</b> hybrides (12 mètres)
	<b>3</b> électriques Cité Mobilité (12 mètres)
<b>257</b> articulés (18 mètres)	
<b>16</b>	Minibus pour les services urbains (incluant les navettes Or)
<b>220</b>	<b>Lignes de bus :</b>
	<b>209</b> accessibles aux personnes à mobilité réduite : <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>186</b> lignes de jour</li> <li>▶ <b>23</b> lignes de nuit</li> </ul>
	<b>11</b> services par minibus urbains (incluant les navettes Or)
<b>8</b>	Centres de transport

<b>4</b>	Terminus (hors station de métro)
<b>8 922</b>	Arrêts de bus
<b>3 096</b>	Abribus ( <b>903</b> appartenant à la STM)
<b>434</b>	Véhicules routiers
<b>172</b>	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain
<b>16</b>	Remorques
<b>17</b>	Laveurs de bus
<b>198</b>	Positions de véris

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	

### ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

<b>1 927</b>	Boîtes de perception bus
<b>625</b>	Terminaux de vente de titres (détaillants)

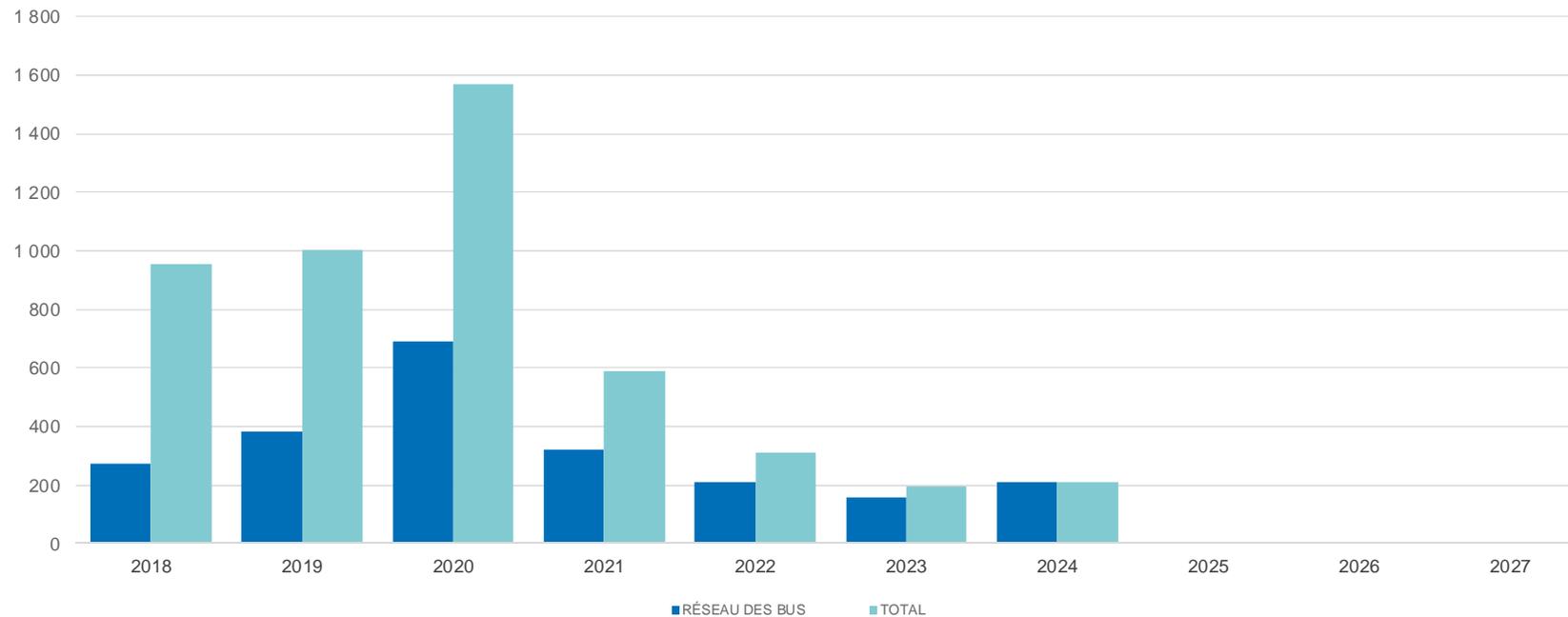
## Réseau de bus

### SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des dix prochaines années s'élèvent à plus de 2,2 milliards de dollars et représentent environ 46 % des investissements de la STM. De ces investissements, 67 % (1,5 milliard de dollars) serviront au remplacement et à l'ajout de 1 114 bus climatisés visant l'amélioration de l'expérience client. Une somme de plus de 520 millions de dollars sera consacrée aux projets d'infrastructures, notamment pour le

nouveau centre de transport Bellechasse, pour la reconstruction du complexe Crémazie et la phase 1 du Programme d'entretien et maintien des infrastructures (PEMI). Au cours des prochaines années, une somme de 31 millions de dollars viendra compléter l'investissement total de 158 millions de dollars dans le cadre du projet Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur (IBUS).

### 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

<b>AUTORISÉS</b>		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2018-2027
BUS-01	Acquisition de bus 12 mètres phase 2 <b>Nouveau</b>	-	10,5	157,8	527,5	148,0	160,1	155,3	206,1	-	-	-	-	1 365,2	1 365,2
BUS-02	Reconstruction du complexe Crémazie	44,5	75,2	41,2	37,2	26,1	38,7	-	-	-	-	-	-	262,9	218,4
BUS-03	Nouveau centre de transport Bellechasse <b>Nouveau</b>	1,5	13,2	53,2	65,6	115,9	4,7	-	-	-	-	-	-	254,2	252,6
BUS-04	Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017	168,3	101,1	42,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	312,2	143,9
BUS-05	Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	127,1	7,7	8,7	14,6	-	-	-	-	-	-	-	-	158,1	31,0
BUS-06	Programme de mesures préférentielles pour bus	22,7	3,1	3,2	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6	3,9	1,8	1,8	30,3	79,0	26,1
BUS-07	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA <b>Nouveau</b>	6,5	24,8	23,8	11,8	9,2	-	-	-	-	-	-	-	76,0	69,5
BUS-08	Programme d'entretien majeur des infrastructures - PEMI phase I	4,1	7,4	12,9	14,1	12,3	3,2	-	-	-	-	-	-	54,0	49,9
BUS-09	Remplacement des véhicules de service phase 2 <b>Nouveau</b>	0,2	12,2	9,0	3,4	4,4	-	-	-	-	-	-	-	29,2	29,0
BUS-10	Programme de remplacement des équipements de levage	23,3		0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,6	0,3
BUS-11	Validation à bord des bus <b>Nouveau</b>	0,1	2,1	6,3	5,6	2,2	1,9	-	-	-	-	-	-	18,3	18,1
BUS-12	Service Rapide par Bus (SRB) - SauvÉ /Côte-Vertu <b>Nouveau</b>	0,8	3,0	12,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	15,0
BUS-13	Cité-Mobilité	10,0	2,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	14,3	4,3
BUS-14	Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	6,9	2,8	2,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	5,5
BUS-15	Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	2,1	3,2	1,1	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	6,0
BUS-16	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	3,5	1,2	0,9	1,2	1,3	-	-	-	-	-	-	-	8,0	4,5
BUS-17	100% SCAD	4,8	0,3	0,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2	2,4
BUS-18	Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau	1,0	1,5	3,0	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	6,1
BUS-19	Remplacement ou réfection des équipements de production <b>Nouveau</b>	1,3	0,7	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	1,6
BUS-20	Modification éclairage et passerelle	0,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,6
BUS-21	Réseau de surface : réfection du système d'air comprimé	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,1
<b>TOTAL - AUTORISÉS</b>		<b>429,2</b>	<b>272,9</b>	<b>382,2</b>	<b>688,3</b>	<b>321,9</b>	<b>211,1</b>	<b>157,8</b>	<b>208,6</b>	<b>3,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>30,3</b>	<b>2 709,8</b>	<b>2 250,2</b>

## Réseau de bus

### TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS (SUITE)

<b>DÉFINITION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total Projet	Total PI 2018-2027
												et après		
Nouveau centre de transport Mont-Royal	0,5	22,0	22,8	6,2	32,9	51,3	83,2	64,8	36,2	-	-	-	320,0	319,5
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	-	2,0	10,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	14,0	14,0
Acquisition de bus 9 mètres	-	1,9	6,2	0,8	0,4	-	-	-	-	-	-	-	9,4	9,4
Adaptation des infrastructures du centre de transport St-Laurent pour midibus électriques	-	2,0	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	7,0
<b>TOTAL - DÉFINITION</b>	<b>0,5</b>	<b>28,0</b>	<b>44,0</b>	<b>9,0</b>	<b>33,3</b>	<b>51,3</b>	<b>83,2</b>	<b>64,8</b>	<b>36,2</b>	-	-	-	<b>350,3</b>	<b>349,8</b>
<b>IDENTIFICATION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total Projet	Total PI 2018-2027
												et après		
Acquisition de bus 12 mètres phase 3	-	-	-	-	-	-	-	21,2	431,3	555,1	602,2	-	1 609,9	1 609,9
Acquisition de bus 18 mètres phase 1	-	-	-	-	-	-	-	-	18,1	386,6	342,6	-	747,2	747,2
PEMI - phase 2	-	-	-	-	5,0	20,0	20,0	20,0	22,4	-	-	-	87,4	87,4
PEMI - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	21,0	59,0	85,0	26,0
Véhicules de service phase 3	-	-	-	-	-	4,8	4,6	9,5	8,4	8,5	5,8	-	41,5	41,5
Mise à niveau centre de transport - Anjou	-	0,4	2,0	4,0	2,6	31,0	-	-	-	-	-	-	40,0	40,0
Mise à niveau centre de transport - Saint-Laurent	-	-	0,4	2,0	4,0	2,6	31,0	-	-	-	-	-	40,0	40,0
Mise à niveau centre de transport - Frontenac	-	-	-	0,4	1,8	4,0	2,8	31,0	-	-	-	-	40,0	40,0
Véhicules d'atelier phase 1	-	1,8	1,8	0,8	0,6	-	-	-	-	-	-	-	5,0	5,0
Minibus or	-	-	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	3,1
<b>TOTAL - IDENTIFICATION</b>	<b>-</b>	<b>2,2</b>	<b>7,4</b>	<b>7,2</b>	<b>14,0</b>	<b>62,4</b>	<b>58,4</b>	<b>81,7</b>	<b>480,2</b>	<b>955,2</b>	<b>971,6</b>	<b>59,0</b>	<b>2 699,2</b>	<b>2 640,2</b>
<b>TOTAL - RÉSEAU DE BUS</b>	<b>429,7</b>	<b>303,0</b>	<b>433,6</b>	<b>704,5</b>	<b>369,2</b>	<b>324,7</b>	<b>299,4</b>	<b>355,1</b>	<b>520,4</b>	<b>956,9</b>	<b>973,4</b>	<b>89,3</b>	<b>5 759,3</b>	<b>5 240,3</b>

# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-01

**Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET**  
5002099 / R-174 / En attente d'attribution

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Dette, PAGTCP

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance des actifs

Nouveau

### 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 en ajout au parc existant permettra de faire face aux aléas des travaux internes et externes, 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, ces autobus seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation et de 2 emplacements pour clients en fauteuils roulants.

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	34	266	51	32	44	38	465
<b>Total</b>	<b>133</b>	<b>375</b>	<b>105</b>	<b>112</b>	<b>100</b>	<b>138</b>	<b>963</b>

### 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;
- D'approfondir nos connaissances et d'acquérir une expérience en électrification du transport.

<i>en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	-	10,4	154,4	521,3	146,1	158,3	153,6	203,7	0,1	-	-	-	1 347,8	1 348,8
Non capitalisable	-	0,1	3,4	6,2	1,9	1,8	1,7	2,4	-	-	-	-	17,4	17,4
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>10,5</b>	<b>157,8</b>	<b>527,5</b>	<b>148,0</b>	<b>160,1</b>	<b>155,3</b>	<b>206,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 365,2</b>	<b>1 365,2</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	7,9	125,7	436,5	121,4	132,9	129,1	171,0	-	-	-	-	1 124,4	1 124,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	1,4	21,8	75,9	21,1	23,1	22,4	29,7	-	-	-	-	195,4	195,4
STM	-	1,3	10,3	15,2	5,5	4,1	3,8	5,4	0,1	-	-	-	45,4	45,4
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>10,5</b>	<b>157,8</b>	<b>527,5</b>	<b>148,0</b>	<b>160,1</b>	<b>155,3</b>	<b>206,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 365,2</b>	<b>1 365,2</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>97 %</b>	

## Réseau de bus

### FICHE DE PROJET BUS-02

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

Programme d'aide  
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille  
Maintenance des actifs

### Reconstruction du complexe Crémazie

Construit en 1948, le complexe Crémazie est un atelier abritant principalement des activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Il requiert des investissements importants pour sa mise à niveau afin de maintenir son intégrité, de le rendre conforme à la réglementation en vigueur et d'augmenter sa polyvalence, ainsi que pour 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 m<sup>2</sup>.

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 accroîtra la mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	42,2	74,3	40,2	36,1	24,9	38,7	-	-	-	-	-	-	256,5	214,3
Non capitalisable	2,3	0,8	1,0	1,0	1,2	-	-	-	-	-	-	-	6,4	4,1
<b>Total</b>	<b>44,5</b>	<b>75,2</b>	<b>41,2</b>	<b>37,2</b>	<b>26,1</b>	<b>38,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>262,9</b>	<b>218,4</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	13,7	24,2	13,1	11,7	8,1	12,6	-	-	-	-	-	-	83,3	69,6
Gouvernement fédéral	22,0	38,9	21,0	18,9	13,0	20,2	-	-	-	-	-	-	134,1	112,1
Agglomération de Montréal	6,3	11,1	6,0	5,4	3,7	5,8	-	-	-	-	-	-	38,4	32,1
STM	2,5	0,9	1,2	1,2	1,3	-	-	-	-	-	-	-	7,1	4,6
<b>Total</b>	<b>44,5</b>	<b>75,2</b>	<b>41,2</b>	<b>37,2</b>	<b>26,1</b>	<b>38,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>262,9</b>	<b>218,4</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>97 %</b>	

# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-03

Nouveau

### Nouveau centre de transport Bellechasse

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET  
529994 / R-170 / En attente d'attribution

Programme d'aide  
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille  
Maintien des actifs

Ce nouveau bâtiment de nouvelle génération, d'une superficie totale de 59 936 m<sup>2</sup> 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 le 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 nouveau bâtiment 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 étage 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 le début de 2022.

#### BÉNÉFICES

- ▶ Économie d'énergie de près de 60 %;
- ▶ Réduction d'émission des GES de 60 %;
- ▶ Revenus liés à la location d'espaces.

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	0,5	12,8	51,4	63,6	113,2	3,6	-	-	-	-	-	-	245,1	244,5
Non capitalisable	1,0	0,4	1,8	2,0	2,8	1,1	-	-	-	-	-	-	9,1	8,1
<b>Total</b>	<b>1,5</b>	<b>13,2</b>	<b>53,2</b>	<b>65,6</b>	<b>115,9</b>	<b>4,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>254,2</b>	<b>252,6</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	0,4	9,6	38,7	48,0	85,3	2,7	-	-	-	-	-	-	184,7	184,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,1	3,6	14,5	17,7	30,6	2,0	-	-	-	-	-	-	69,5	68,4
<b>Total</b>	<b>1,5</b>	<b>13,2</b>	<b>53,2</b>	<b>65,6</b>	<b>115,9</b>	<b>4,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>254,2</b>	<b>252,6</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>73 %</b>	

## Réseau de bus

### FICHE DE PROJET BUS-04

**Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET**  
5002098, 5002098-99 / R-120 /  
154-16-7019, 154-15-1030, 154-12-1114,  
154-16-7109, 154-15-1030

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Dette, 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. Cela inclut que l'énergie cinétique, lors du ralentissement de l'autobus, est récupéré 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.

Les autobus seront équipés de systèmes de perception des titres, d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ces autobus seront équipés d'un système de climatisation.

Nombre de bus	2016	2017	2018	2019	Total
Ajout	51	23	-	-	74
Remplacement	-	84	100	51	235
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>51</b>	<b>309</b>

### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	167,4	100,2	42,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	309,9	142,5
Non capitalisable	0,9	0,9	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	1,4
<b>Total</b>	<b>168,3</b>	<b>101,1</b>	<b>42,8</b>	<b>-</b>	<b>312,2</b>	<b>143,9</b>								
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	137,7	82,4	34,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	254,4	116,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	23,9	14,3	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,1	20,2
STM	6,7	4,4	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,7	7,0
<b>Total</b>	<b>168,3</b>	<b>101,1</b>	<b>42,8</b>	<b>-</b>	<b>312,2</b>	<b>143,9</b>								
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>96 %</b>	

## Réseau de bus

### FICHE DE PROJET BUS-05

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

Programme d'aide  
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille  
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 perturbation de services (congestion, arrêts annulés, etc.), de trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt et autres informations pertinentes pour les passagers à bord d'un véhicule.

#### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	122,0	7,2	8,7	14,6	-	-	-	-	-	-	-	-	152,6	30,5
Non capitalisable	5,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	0,5
<b>Total</b>	<b>127,1</b>	<b>7,7</b>	<b>8,7</b>	<b>14,6</b>	<b>-</b>	<b>158,1</b>	<b>31,0</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	43,5	0,2	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	44,4	0,9
Gouvernement fédéral	64,3	5,9	7,1	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	88,4	24,1
Agglomération de Montréal	11,8	1,1	1,3	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	4,4
STM	7,4	0,5	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	9,1	1,7
<b>Total</b>	<b>127,1</b>	<b>7,7</b>	<b>8,7</b>	<b>14,6</b>	<b>-</b>	<b>158,1</b>	<b>31,0</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>94 %</b>	







# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-09

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

Nouveau

### Remplacement des véhicules de service phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2018 à 2021, 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, de la télémétrie, de l'outillage, des équipements d'entretien, des infrastructures électriques, de la vigie technologique et pour la gestion du projet et de la mise en œuvre.

Nombre de véhicules à acquérir	2018	2019	2020	2021	Total
Remplacement	80	69	25	26	200
Addition	22	8	3	3	36
<b>Total</b>	<b>102</b>	<b>77</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>236</b>

### BÉNÉFICES

Ce projet permettra de :

- Maintenir en bon état les actifs du parc des véhicules.
- Réduire les émissions de GES grâce à l'électrification de véhicules.
- Réduire les dépenses d'entretien

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	0,2	12,1	8,9	3,4	4,4	-	-	-	-	-	-	-	28,9	28,7
Non capitalisable	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>12,2</b>	<b>9,0</b>	<b>3,4</b>	<b>4,4</b>	<b>-</b>	<b>29,2</b>	<b>29,0</b>						
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	3,3	2,4	0,8	1,2	-	-	-	-	-	-	-	7,8	7,8
Gouvernement fédéral	-	5,4	3,9	1,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	12,5	12,5
Agglomération de Montréal	-	1,5	1,1	0,4	0,5	-	-	-	-	-	-	-	3,6	3,6
STM	0,1	1,9	1,6	0,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	5,3	5,1
<b>Total</b>	<b>0,2</b>	<b>12,2</b>	<b>9,0</b>	<b>3,4</b>	<b>4,4</b>	<b>-</b>	<b>29,2</b>	<b>29,0</b>						
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>82 %</b>	

# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-10

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

Programme d'aide  
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille  
Maintenance 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 2018, pour les positions qui ont atteint leur fin en 2015. Ce remplacement consiste à enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg au lieu de 9 072 kg et de soulever les bus de modèle « T-Drive ». Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et de s'assurer ainsi que les installations de levage offrent un taux de disponibilité maximum.

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

#### BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	22,9	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,2	0,3
Non capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
<b>Total</b>	<b>23,3</b>	<b>-</b>	<b>0,3</b>	<b>-</b>	<b>23,6</b>	<b>0,3</b>								
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-
Gouvernement fédéral	15,5	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	0,3
Agglomération de Montréal	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-
STM	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	-
<b>Total</b>	<b>23,3</b>	<b>-</b>	<b>0,3</b>	<b>-</b>	<b>23,6</b>	<b>0,3</b>								
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>78 %</b>	

# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-11

**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

Nouveau

### Validation à bord des 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	0,1	2,1	5,5	4,8	2,2	1,9	-	-	-	-	-	-	16,6	16,5
Non capitalisable	-	-	0,8	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	1,7
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>2,1</b>	<b>6,3</b>	<b>5,6</b>	<b>2,2</b>	<b>1,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18,3</b>	<b>18,1</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	0,5	1,5	0,4	0,1	0,6	-	-	-	-	-	-	3,2	3,2
Gouvernement fédéral	-	0,9	2,3	0,7	0,2	1,0	-	-	-	-	-	-	5,1	5,1
Agglomération de Montréal	-	0,2	0,7	0,2	-	0,3	-	-	-	-	-	-	1,5	1,5
STM	0,1	0,5	1,8	4,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	8,6	8,5
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>2,1</b>	<b>6,3</b>	<b>5,6</b>	<b>2,2</b>	<b>1,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18,3</b>	<b>18,1</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>53 %</b>	



# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-13

**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.

### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	9,3	2,1	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,7	3,5
Non capitalisable	0,8	0,2	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,8
<b>Total</b>	<b>10,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>14,3</b>	<b>4,3</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	9,3	2,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,9	2,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,8	0,2	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,4	1,6
<b>Total</b>	<b>10,0</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>14,3</b>	<b>4,3</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>83 %</b>	

# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-14

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET  
2152 / R-131-A / 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 2019. Ainsi, ce programme vise à regrouper la réfection des dalles et du pavage des centres de transport, des garages, des centres d'attache et des ateliers, des stations de métro, des boucles et des terminus de bus, des stationnements, ainsi que des bâtiments administratifs de la STM. La stratégie de réalisation de ce projet repose sur l'intervention en mode planifié, avec la mise en place de mesures transitoires pour minimiser l'impact sur l'exploitation des bus et des sites.

Les objectifs du programme sont :

- ▶ La réfection ou la reconstruction de la surface pavée, de la fondation granulaire, des bordures, des trottoirs de béton et des systèmes d'égouts existants;
- ▶ La réfection ou la reconstruction des dalles de plancher en béton, de la fondation granulaire, des trottoirs de béton et des systèmes de drainage (puisards, caniveaux, cadres et grilles);
- ▶ Le scellement des fissures 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	6,9	2,8	2,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	5,5
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>6,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>	<b>0,4</b>	<b>-</b>	<b>12,5</b>	<b>5,5</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,9	2,8	2,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	5,5
<b>Total</b>	<b>6,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>	<b>0,4</b>	<b>-</b>	<b>12,5</b>	<b>5,5</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	



## Réseau de bus

### FICHE DE PROJET BUS-16

**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).

#### BÉNÉFICIES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-
Non capitalisable	2,2	1,2	0,9	1,2	1,3	-	-	-	-	-	-	-	6,7	4,5
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>8,0</b>	<b>4,5</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,5	1,2	0,9	1,2	1,3	-	-	-	-	-	-	-	8,0	4,5
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>8,0</b>	<b>4,5</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

## Réseau de bus

### FICHE DE PROJET BUS-17

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

**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-05. Dans ce contexte, il devient optimal pour l'entreprise d'équiper chaque bus d'un système de comptage à un coût marginal moindre.

### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	4,8	0,3	0,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	7,2	2,4
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>4,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>	<b>-</b>	<b>7,2</b>	<b>2,4</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Gouvernement fédéral	3,9	0,2	0,4	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	1,4
Agglomération de Montréal	0,7	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,3
STM	-	-	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,7
<b>Total</b>	<b>4,8</b>	<b>0,3</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>	<b>-</b>	<b>7,2</b>	<b>2,4</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>90 %</b>	





# Réseau de bus

## FICHE DE PROJET BUS-20

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

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance des actifs

### Modification éclairage et passerelle

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

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

#### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	0,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,6
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,6
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	



# Réseau du métro

## Réseau du métro

### ACTIFS MÉTRO AU 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2017

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 132 édicules
852	<b>Voitures de métro :</b> 195 Voitures MR-63 (mises en service en 1966) 423 Voitures MR-73 (mises en service en 1976) 234 Voitures AZUR (mises en service en 2016-2017)
6	Garages de service et 3 ateliers de réparation
1	Laveur de voitures de métro
296	Escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
37	Ascenseurs répartis dans 13 stations (12 stations universellement accessibles)
106	Œuvres d'art
88	Postes de ventilation mécanique (156 ventilateurs)
4	Ventilateurs jet
144	Puits de ventilation naturelle
455	Pompes
7	Postes de district
67	Postes de redressement
187	Postes secondaires de distribution

331	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
210	Appareils de voie
502	<b>Câblage :</b> 214 km de câblage 12 kVca 152 km de câblage 25 kVca 136 km de câblage 750 Vcc
31	Locotracteurs et draines
25	Véhicules de travaux spécialisés
67	Plates-formes ferroviaires
12	Équipements embarqués pour travaux
62	Attelages pour véhicules et plates-formes de travaux

### ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

811	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)
5	<b>Stations offrant le service après-vente :</b> 1 Centre de service à la clientèle (Berri-UQAM) 3 Points de service à la clientèle 1 Espace client

## Réseau du métro

### SOMMAIRE

De 2018 à 2027, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 53 % des investissements totaux autorisés, soit 2,5 milliards de dollars. La Société investira plus de 736 millions de dollars au cours des 10 prochaines années dans son matériel roulant du métro.

La STM terminera en 2018 l'acquisition des 52 trains AZUR. 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.

Le projet Garage Côte-Vertu permettra d'héberger dix trains supplémentaires et de réduire à deux minutes l'intervalle entre deux trains sur la ligne orange.

De plus, des investissements sont en cours afin de prolonger la durée de vie des voitures MR-73 afin de maintenir un service de qualité à la clientèle du métro.

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

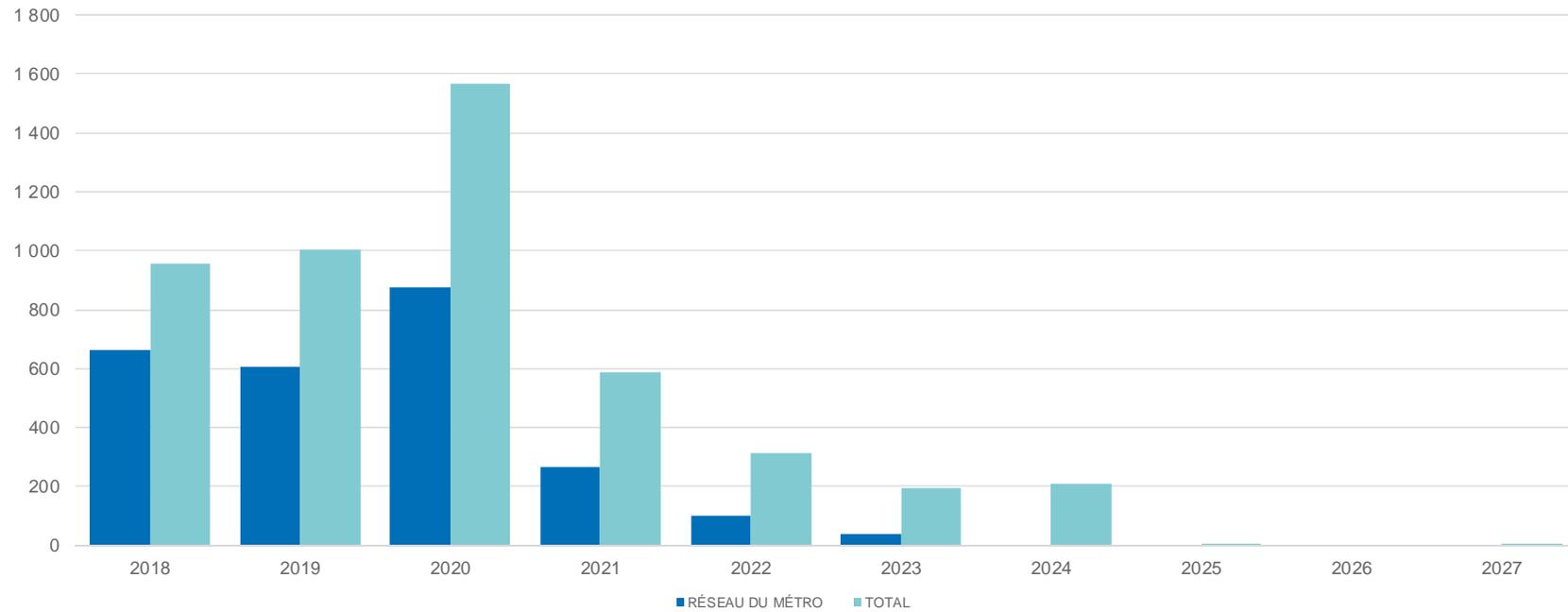
Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra ses investissements dans ses différentes infrastructures afin de maintenir et répondre aux besoins de sa clientèle, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui injecteront près d'un milliard de dollars au cours des 5 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 <i>(en millions de dollars)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total	Total PI
	et avant										et après	Projet	2017-2028	
MET-01 Acquisition des voitures de métro AZUR	1 196,3	346,1	88,4	252,9	-	-	-	-	-	-	-	-	1 883,7	687,4
MET-02 Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	184,8	8,3	18,1	49,4	-	-	-	-	-	-	-	-	260,7	75,9
MET-03 Réno-Systèmes - phase 3	374,6	39,5	37,5	48,5	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	125,4
MET-04 Réno-Systèmes - phase 4	39,0	65,5	112,4	144,2	127,9	56,5	37,0	-	-	-	-	-	582,5	543,5
MET-05 Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	5,5	11,6	41,0	79,8	49,0	25,8	-	-	-	-	-	-	212,7	207,2
MET-06 Réno-Infrastructures - phase 1	217,3	8,9	11,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237,6	20,2
MET-07 Réno-Infrastructures - phase 2	23,1	38,7	60,1	100,1	61,6	18,4	-	-	-	-	-	-	302,0	278,9
MET-08 Garage Côte-Vertu	69,6	84,3	142,1	115,8	6,3	-	-	-	-	-	-	-	418,1	348,5
MET-09 Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	85,3	0,4	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,5	4,2
MET-10 Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	7,4	12,3	28,6	22,4	5,8	-	-	-	-	-	-	-	76,5	69,0
MET-11 Prolongation de la durée de vie des MR73	20,2	17,8	13,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	48,8
MET-12 Agrandissement du centre d'attache Viau	3,4	3,5	19,2	28,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,1
MET-13 Capacité électrique du poste de district Legendre	2,5	4,6	12,3	12,5	13,3	-	-	-	-	-	-	-	45,2	42,6
MET-14 Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	21,6	10,5	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,7	15,1
MET-15 Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	3,2	3,4	3,3	3,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	14,9	11,7
MET-16 Électrification des véhicules de travaux en tunnel	2,7	3,5	6,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	13,4	10,7
MET-17 Haltes commerciales : mise aux normes des espaces locatifs	3,5	0,1	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	1,1
MET-18 Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	1,0	1,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
MET-19 Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II	1,8	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	0,2
MET-20 Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	1,6	0,6
MET-21 Tour Grande révision: réfection partielle de la salle mécanique et de la plomberie générale	0,1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7
<b>TOTAL - AUTORISÉS</b>	<b>2 263,3</b>	<b>660,9</b>	<b>604,3</b>	<b>876,9</b>	<b>266,0</b>	<b>100,8</b>	<b>37,0</b>	-	-	-	-	-	<b>4 809,1</b>	<b>2 545,8</b>

## Réseau du métro

### TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2017-2028
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	-	-	5,6	57,1	57,1	57,1	57,1	-	-	-	-	-	234,0	234,0
Laveur de bogie et pièces métro	-	0,1	0,8	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	1,5
<b>TOTAL - DÉFINITION</b>	-	<b>0,1</b>	<b>6,4</b>	<b>57,7</b>	<b>57,1</b>	<b>57,1</b>	<b>57,1</b>	-	-	-	-	-	<b>235,5</b>	<b>235,5</b>
<b>IDENTIFICATION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	<b>2017 et avant</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028 et après</b>	<b>Total Projet</b>	<b>Total PI 2017-2028</b>
Réno-systèmes - phase 6	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	10,0	250,0	739,0	1 000,0	261,0
Réno-Systèmes - phase 5	-	-	-	1,0	8,0	100,0	240,0	200,0	100,0	80,0	71,0	-	800,0	800,0
Réno-Infrastructures - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	40,0	90,0	365,0	500,0	135,0
Réno-Infrastructures - phase 3	-	-	-	3,0	30,0	60,0	90,0	90,0	80,0	47,0	-	-	400,0	400,0
Programme accessibilité métro - phase 2	-	-	-	-	0,9	6,8	14,7	46,2	67,7	54,7	19,0	-	210,0	210,0
Prolongement de la durée de vie des MR73 phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	2,5	62,4	67,6	5,1
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	-	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	4,0
PVM Wiseman Intégration immobilière - Campus Outremont	-	-	1,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	4,0
Garage Beaugrand Amélioration de la ventilation d'urgence	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	1,0
Station Rosemont Intégration immobilière	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4
<b>TOTAL - IDENTIFICATION</b>	-	-	<b>6,5</b>	<b>8,0</b>	<b>49,5</b>	<b>176,7</b>	<b>351,7</b>	<b>337,7</b>	<b>255,4</b>	<b>234,3</b>	<b>432,5</b>	<b>1 166,4</b>	<b>3 018,9</b>	<b>1 852,5</b>
<b>TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO</b>	<b>2 263,3</b>	<b>661,0</b>	<b>617,2</b>	<b>942,6</b>	<b>372,6</b>	<b>334,6</b>	<b>445,8</b>	<b>337,7</b>	<b>255,4</b>	<b>234,3</b>	<b>432,5</b>	<b>1 166,4</b>	<b>8 063,5</b>	<b>4 633,7</b>



# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-02

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

Programme d'aide  
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille  
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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	181,7	7,9	18,0	49,4	-	-	-	-	-	-	-	-	257,0	75,3
Non capitalisable	3,1	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	0,6
<b>Total</b>	<b>184,8</b>	<b>8,3</b>	<b>18,1</b>	<b>49,4</b>	<b>-</b>	<b>260,7</b>	<b>75,9</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	135,2	5,9	13,6	37,1	-	-	-	-	-	-	-	-	191,8	56,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	49,6	2,4	4,5	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-	68,9	19,3
<b>Total</b>	<b>184,8</b>	<b>8,3</b>	<b>18,1</b>	<b>49,4</b>	<b>-</b>	<b>260,7</b>	<b>75,9</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>74 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-03

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

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

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance 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, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

### BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	374,6	39,5	37,5	48,5	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	125,4
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>374,6</b>	<b>39,5</b>	<b>37,5</b>	<b>48,5</b>	<b>-</b>	<b>500,0</b>	<b>125,4</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	185,3	18,2	17,1	32,7	-	-	-	-	-	-	-	-	253,3	68,0
Gouvernement fédéral	125,1	11,6	11,2	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	149,7	24,6
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	64,1	9,7	9,2	14,0	-	-	-	-	-	-	-	-	97,0	32,9
<b>Total</b>	<b>374,6</b>	<b>39,5</b>	<b>37,5</b>	<b>48,5</b>	<b>-</b>	<b>500,0</b>	<b>125,4</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>81 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-04

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

Programme d'aide  
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille  
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, l'équipement d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

#### BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	39,0	64,1	110,0	141,1	125,1	55,3	35,4	-	-	-	-	-	570,0	531,0
Non capitalisable	-	1,4	2,4	3,1	2,7	1,2	1,6	-	-	-	-	-	12,5	12,5
<b>Total</b>	<b>39,0</b>	<b>65,5</b>	<b>112,4</b>	<b>144,2</b>	<b>127,9</b>	<b>56,5</b>	<b>37,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>582,5</b>	<b>543,5</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	28,8	48,0	82,4	105,7	93,8	41,4	10,4	-	-	-	-	-	410,5	381,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	10,3	17,5	30,0	38,5	34,1	15,1	26,5	-	-	-	-	-	172,0	161,7
<b>Total</b>	<b>39,0</b>	<b>65,5</b>	<b>112,4</b>	<b>144,2</b>	<b>127,9</b>	<b>56,5</b>	<b>37,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>582,5</b>	<b>543,5</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>70 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-05

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

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie de portefeuille**  
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 toutes les stations de métro d'ici 2038.

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

- 2018-2019 : Jean-Talon et Jean-Drapeau;
- 2019-2020 : McGill, Place-des-Arts, Jolicœur et Angrignon;
- En étude : Villa-Maria, Namur, Outremont, Édouard Montpetit, D'Iberville, Radisson, Préfontaine et Place St-Henri.

### 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	5,5	11,1	40,4	79,1	48,4	25,2	-	-	-	-	-	-	209,7	204,2
Non capitalisable	-	0,5	0,6	0,7	0,7	0,6	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
<b>Total</b>	<b>5,5</b>	<b>11,6</b>	<b>41,0</b>	<b>79,8</b>	<b>49,0</b>	<b>25,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>212,7</b>	<b>207,2</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	4,1	8,3	30,3	59,3	36,2	17,1	-	-	-	-	-	-	155,3	151,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,4	3,3	10,7	20,5	12,8	8,7	-	-	-	-	-	-	57,4	56,0
<b>Total</b>	<b>5,5</b>	<b>11,6</b>	<b>41,0</b>	<b>79,8</b>	<b>49,0</b>	<b>25,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>212,7</b>	<b>207,2</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>73 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-06

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

Programme d'aide  
PAGTCP – 75 %

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

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

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

- La finalisation de l'accessibilité (tuiles tactiles);
- La réfection des composantes de plusieurs stations (éclairage, distribution électrique 600 V ou moins, finis architecturaux, composantes 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	217,3	8,8	11,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237,5	20,2
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
<b>Total</b>	<b>217,3</b>	<b>8,9</b>	<b>11,4</b>	<b>-</b>	<b>237,6</b>	<b>20,2</b>								
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	152,9	6,1	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	166,8	13,9
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	64,4	2,7	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70,7	6,3
<b>Total</b>	<b>217,3</b>	<b>8,9</b>	<b>11,4</b>	<b>-</b>	<b>237,6</b>	<b>20,2</b>								
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>70 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-07

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

Programme d'aide  
PAGTCP – 75 %

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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	22,9	38,6	60,0	100,0	60,0	18,4	-	-	-	-	-	-	300,0	277,1
Non capitalisable	0,2	0,1	0,1	0,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,8
<b>Total</b>	<b>23,1</b>	<b>38,7</b>	<b>60,1</b>	<b>100,1</b>	<b>61,6</b>	<b>18,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>302,0</b>	<b>278,9</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	16,5	27,4	41,4	70,5	35,9	13,6	-	-	-	-	-	-	205,3	188,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,6	11,3	18,7	29,6	25,6	4,8	-	-	-	-	-	-	96,7	90,1
<b>Total</b>	<b>23,1</b>	<b>38,7</b>	<b>60,1</b>	<b>100,1</b>	<b>61,6</b>	<b>18,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>302,0</b>	<b>278,9</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>68 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-08

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

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie de portefeuille**  
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 d'un prolongement éventuel 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, permettant d'ajouter 10 espaces de stationnement ainsi qu'à installer un appareil de voie en avant-gare afin d'améliorer la flexibilité opérationnelle du réseau du métro. De plus, la fosse d'entretien, actuellement située en arrière-gare de la station Côte-Vertu, sera déplacée dans le garage.

### BÉNÉFICES

Ce projet permettra de garer le nombre de trains requis pour soutenir l'augmentation de l'offre de service en vue de répondre à l'accroissement prévu de l'achalandage. Il permettra également une amélioration de la qualité du service sur la ligne orange en période de pointe grâce à une augmentation de la fréquence de service.

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	69,0	82,9	139,6	112,5	6,2	-	-	-	-	-	-	-	410,1*	341,2
Non capitalisable	0,6	1,4	2,5	3,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	7,9	7,3
<b>Total</b>	<b>69,6</b>	<b>84,3</b>	<b>142,1</b>	<b>115,8</b>	<b>6,3</b>	<b>-</b>	<b>418,1</b>	<b>348,5</b>						
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	51,2	62,0	104,8	84,5	4,0	-	-	-	-	-	-	-	306,5	255,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	18,4	22,3	37,3	31,3	2,2	-	-	-	-	-	-	-	111,5	93,2
<b>Total</b>	<b>69,6</b>	<b>84,3</b>	<b>142,1</b>	<b>115,8</b>	<b>6,3</b>	<b>-</b>	<b>418,1</b>	<b>348,5</b>						
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>73 %</b>	

\* 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-09

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 et stabilisera les coûts de son entretien tout en réduisant le déficit de maintien d'actifs.

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	85,2	0,4	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89,4	4,2
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>85,3</b>	<b>0,4</b>	<b>3,8</b>	<b>-</b>	<b>89,5</b>	<b>4,2</b>								
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	64,6	0,3	3,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	68,1	3,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	20,7	0,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,4	0,7
<b>Total</b>	<b>85,3</b>	<b>0,4</b>	<b>3,8</b>	<b>-</b>	<b>89,5</b>	<b>4,2</b>								
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>76 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-10

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-RTM, est de :

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

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 jour des infrastructures de l'édicule existant, sauf les travaux qui ont été faits pour les mesures transitoires.

### BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	7,4	12,3	28,6	22,4	5,8	-	-	-	-	-	-	-	76,5	69,4
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,4
<b>Total</b>	<b>7,4</b>	<b>12,3</b>	<b>28,6</b>	<b>22,4</b>	<b>5,8</b>	<b>-</b>	<b>76,5</b>	<b>69,0</b>						
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	7,4	12,3	28,6	22,4	5,8	-	-	-	-	-	-	-	76,5	69,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,6
<b>Total</b>	<b>7,4</b>	<b>12,3</b>	<b>28,6</b>	<b>22,4</b>	<b>5,8</b>	<b>-</b>	<b>76,5</b>	<b>69,0</b>						
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>100 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-11

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

**Programme d'aide**  
PAGTCP – 75 %

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien 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

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	20,2	17,8	13,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	48,8
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>20,2</b>	<b>17,8</b>	<b>13,4</b>	<b>17,7</b>	<b>-</b>	<b>69,0</b>	<b>48,8</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	14,7	12,9	9,6	12,8	-	-	-	-	-	-	-	-	50,0	35,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,5	4,9	3,8	4,8	-	-	-	-	-	-	-	-	19,0	13,5
<b>Total</b>	<b>20,2</b>	<b>17,8</b>	<b>13,4</b>	<b>17,7</b>	<b>-</b>	<b>69,0</b>	<b>48,8</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>73 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-12

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

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant, PAGTCP - 75 %

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	3,4	3,4	19,2	28,5	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	51,1
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>19,2</b>	<b>28,5</b>	<b>-</b>	<b>54,5</b>	<b>51,1</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	1,0	0,9	6,2	9,2	-	-	-	-	-	-	-	-	17,3	16,3
Gouvernement fédéral	1,6	1,5	10,0	14,8	-	-	-	-	-	-	-	-	27,9	26,3
Agglomération de Montréal	0,5	0,4	2,9	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	7,5
STM	0,4	0,7	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	1,0
<b>Total</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>19,2</b>	<b>28,5</b>	<b>-</b>	<b>54,5</b>	<b>51,1</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>98 %</b>	



# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-14

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

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	21,6	10,5	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,7	15,1
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>21,6</b>	<b>10,5</b>	<b>4,6</b>	<b>-</b>	<b>36,7</b>	<b>15,1</b>								
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	6,0	2,9	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	4,1
Gouvernement fédéral	9,7	4,6	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	6,7
Agglomération de Montréal	2,8	1,3	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	1,9
STM	3,1	1,7	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	2,4
<b>Total</b>	<b>21,6</b>	<b>10,5</b>	<b>4,6</b>	<b>-</b>	<b>36,7</b>	<b>15,1</b>								
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>85 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-15

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

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien des actifs

### Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K

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

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	3,2	3,4	3,3	3,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	14,9	11,7
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3,2</b>	<b>3,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>14,9</b>	<b>11,7</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,2	3,4	3,3	3,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	14,9	11,7
<b>Total</b>	<b>3,2</b>	<b>3,4</b>	<b>3,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	<b>14,9</b>	<b>11,7</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-16

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

**Programme d'aide**  
SOFIL 3 Comptant

**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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	2,7	3,5	6,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	13,3	10,6
Non capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
<b>Total</b>	<b>2,7</b>	<b>3,5</b>	<b>6,4</b>	<b>0,8</b>	<b>-</b>	<b>13,4</b>	<b>10,7</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	0,7	1,1	2,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,1	3,4
Gouvernement fédéral	1,2	1,8	3,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	5,5
Agglomération de Montréal	0,3	0,5	0,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	1,6
STM	0,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,2
<b>Total</b>	<b>2,7</b>	<b>3,5</b>	<b>6,4</b>	<b>0,8</b>	<b>-</b>	<b>13,4</b>	<b>10,7</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>95 %</b>	

## Réseau du métro

### FICHE DE PROJET MET-17

**Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET**  
822000/ R-086 / Non applicable

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie de portefeuille**  
Maintien 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 du brut des services des espaces commerciaux existants.

### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	3,5	0,1	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	1,1
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>4,5</b>	<b>1,1</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,5	0,1	0,7	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	1,1
<b>Total</b>	<b>3,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>4,5</b>	<b>1,1</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	





# Réseau du métro

## FICHE DE PROJET MET-20

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

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance 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 395 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	1,6	0,6
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,6</b>	<b>0,6</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	1,6	0,6
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,6</b>	<b>0,6</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

## Réseau du métro

### FICHE DE PROJET MET-21

Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET  
IFR-01476/ R-147-A / 154-06-1948

Programme d'aide  
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille  
Maintenance 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	0,1	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>-</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>									
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Gouvernement fédéral	-	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,3
Agglomération de Montréal	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
STM	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>-</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>									
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>85 %</b>	

**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 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<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2017

86	Minibus
1	Centre de transport

## Transport adapté

### TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ

<b>AUTORISÉS</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total Projet	Total PI 2017-2028
TA-01 EXTRA Connecte	11,8	5,3	7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	12,3
<b>TOTAL - AUTORISÉS</b>	<b>11,8</b>	<b>5,3</b>	<b>7,0</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>24,1</b>	<b>12,3</b>
<b>DÉFINITION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total Projet	Total PI 2017-2028
<b>TOTAL - DÉFINITION</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>IDENTIFICATION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total Projet	Total PI 2017-2028
Acquisition de minibus TA phase 2	-	-	1,8	7,0	3,6	3,6	3,7	4,3	4,4	4,5	4,0	-	36,9	36,9
Automatisation processus facturation TA	-	0,3	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	1,3
Mise à niveau Accès phase 2	-	-	-	-	2,0	4,0	-	-	-	-	-	-	6,0	6,0
<b>TOTAL - IDENTIFICATION</b>	-	<b>0,3</b>	<b>2,3</b>	<b>7,5</b>	<b>5,6</b>	<b>7,6</b>	<b>3,7</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>4,0</b>	-	<b>44,2</b>	<b>44,2</b>
<b>TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ</b>	<b>11,8</b>	<b>5,6</b>	<b>9,3</b>	<b>7,5</b>	<b>5,6</b>	<b>7,6</b>	<b>3,7</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>	<b>4,5</b>	<b>4,0</b>	-	<b>68,3</b>	<b>56,5</b>



**Secteur administratif**

## Secteur administratif

### TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF

<b>AUTORISÉS</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2017-2028
ADM-01 Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2014	20,6	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	3,5
ADM-02 Plan de maintien de la solution OPUS	6,6	7,7	6,0	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	17,2
ADM-03 Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase II	3,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	0,3
ADM-04 Solution intégrée de gestion des talents (SGT)	4,0	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	2,9
ADM-05 Acquisition matérielle - Vente et perception	2,1	0,5	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,9
ADM-06 Employés Numériques - Phase 1 <b>Nouveau</b>	2,3	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,5	1,1
ADM-07 Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase II	2,8	0,3	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
<b>TOTAL - AUTORISÉS</b>	<b>41,8</b>	<b>16,4</b>	<b>8,4</b>	<b>3,5</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>70,1</b>	<b>28,3</b>
<b>DÉFINITION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2017-2028
Programme de sécurité TI	-	0,7	0,7	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2018	-	5,4	8,0	8,0	8,0	5,4	-	-	-	-	-	-	34,8	34,8
Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	0,3	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	3,5
<b>TOTAL - DÉFINITION</b>	<b>0,3</b>	<b>9,6</b>	<b>8,7</b>	<b>8,7</b>	<b>8,0</b>	<b>5,4</b>	-	-	-	-	-	-	<b>40,6</b>	<b>40,3</b>
<b>IDENTIFICATION</b> <i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2017-2028
Plan de maintien de la solution OPUS - phase 2	-	-	-	1,5	6,0	5,5	5,5	5,5	-	-	-	-	24,0	24,0
Solution de gestion des autobus dans les garages	-	2,0	4,0	4,0	4,0	2,0	-	-	-	-	-	-	16,0	16,0
Migration du progiciel Hastus - phase 2	-	-	-	1,0	4,0	5,0	2,0	-	-	-	-	-	12,0	12,0
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase II	-	2,5	2,5	2,5	2,5	-	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
PEPTI du Métro	-	2,0	2,0	3,0	3,0	1,0	-	-	-	-	-	-	11,0	11,0
Mise à niveau SAP	-	-	-	-	-	3,0	7,0	-	-	-	-	-	10,0	10,0
Mobilité Intégrée	-	1,0	4,0	4,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
Valorisation de l'information	0,3	3,0	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	7,0
Mesures de réduction de risques pour la sécurité des machines - phase III	-	0,2	1,9	2,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	5,1	5,1
Employés Numériques phase 3	-	-	-	2,4	2,4	-	-	-	-	-	-	-	4,8	4,8
Automatisation du processus de liste	-	0,3	1,0	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	3,3	3,3
Employés Numériques phase 2	-	1,2	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	3,6
Bonification parcours client	-	0,3	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	2,3
<b>TOTAL - IDENTIFICATION</b>	<b>0,3</b>	<b>12,4</b>	<b>20,8</b>	<b>24,4</b>	<b>24,9</b>	<b>16,5</b>	<b>14,5</b>	<b>5,5</b>	-	-	-	-	<b>119,3</b>	<b>119,0</b>
<b>TOTAL - ADMINISTRATIF</b>	<b>42,4</b>	<b>38,4</b>	<b>37,9</b>	<b>36,6</b>	<b>32,9</b>	<b>21,9</b>	<b>14,5</b>	<b>5,5</b>	-	-	-	-	<b>230,0</b>	<b>187,6</b>

## Secteur administratif

### FICHE DE PROJET ADM-01

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

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance des actifs

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

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

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

Les équipements 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.

#### BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'assurer le respect des ententes de niveau de services pour les systèmes critiques 24/7;
- De maintenir un niveau de disponibilité des systèmes égal ou supérieur à 99,85 %;
- De maintenir au niveau actuel le nombre et la durée des interruptions de service;
- De maintenir au niveau actuel les coûts d'entretien et de réparation des équipements.

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	20,6	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	3,5
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>20,6</b>	<b>3,5</b>	<b>-</b>	<b>24,1</b>	<b>3,5</b>									
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	20,6	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,1	3,5
<b>Total</b>	<b>20,6</b>	<b>3,5</b>	<b>-</b>	<b>24,1</b>	<b>3,5</b>									
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

## 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

Maintien 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 autorités organisatrices de transport (AOT) du Québec, est principalement basée sur l'utilisation d'une carte sans contact dans le respect du Standard billettique Calypso, lequel permet, de façon rapide et sécuritaire, l'établissement d'une transaction entre un terminal et un objet portable.

Depuis la mise en service initiale de cette solution en 2008, il y a eu très peu de mises à niveau majeures, tant pour les équipements centralisés d'infrastructure (serveurs, équipements réseau, stockage, etc.) que les équipements sur le terrain (distributrices, boîtes de perception, 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 projet permettra :

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	6,4	7,7	5,8	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	16,6
Non capitalisable	0,2	-	0,2	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,6
<b>Total</b>	<b>6,6</b>	<b>7,7</b>	<b>6,0</b>	<b>3,5</b>	<b>-</b>	<b>23,8</b>	<b>17,2</b>							
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,6	7,7	6,0	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	17,2
<b>Total</b>	<b>6,6</b>	<b>7,7</b>	<b>6,0</b>	<b>3,5</b>	<b>-</b>	<b>23,8</b>	<b>17,2</b>							
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

## Secteur administratif

### FICHE DE PROJET

#### ADM-03

#### Numéro de projet STM / R.E./ MTMDET

850041-2 / R-833-B / Non applicable

#### Programme d'aide

Non admissible

#### Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

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

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 Budget et investissements 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.

<i>(en millions de dollars)</i>	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	3,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	0,3
Non capitalisable	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
<b>Total</b>	<b>3,4</b>	<b>0,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>3,7</b>	<b>0,3</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	0,3
<b>Total</b>	<b>3,4</b>	<b>0,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>3,7</b>	<b>0,3</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

## Secteur administratif

### FICHE DE PROJET ADM-04

**Numéro de projet STM / R.E. / MTMDET**  
850057 / R-167-A / 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 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)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	3,3	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	2,8
Non capitalisable	0,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,1
<b>Total</b>	<b>4,0</b>	<b>2,9</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>7,0</b>	<b>2,9</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,0	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	2,9
<b>Total</b>	<b>4,0</b>	<b>2,9</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>7,0</b>	<b>2,9</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

## Secteur administratif

### FICHE DE PROJET ADM-05

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 » et « 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 ainsi augmenter les revenus;
- D'augmenter la satisfaction de la clientèle.

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	2,1	0,5	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,9
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>2,1</b>	<b>0,5</b>	<b>2,4</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>2,9</b>								
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	0,6	0,2	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	0,9
Gouvernement fédéral	1,0	0,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	1,5
Agglomération de Montréal	0,3	0,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,4
STM	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,1
<b>Total</b>	<b>2,1</b>	<b>0,5</b>	<b>2,4</b>	<b>-</b>	<b>5,0</b>	<b>2,9</b>								
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>94 %</b>	



## Secteur administratif

### FICHE DE PROJET ADM-07

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

**Programme d'aide**  
Non admissible

**Catégorie de portefeuille**  
Maintenance des actifs

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

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

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

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

#### BÉNÉFICES

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

(en millions de dollars)	2017 et avant	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et après	Total Projet	Total PI 2018-2027
<b>INVESTISSEMENT</b>														
Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non capitalisable	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
<b>Total</b>	<b>2,8</b>	<b>0,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>3,1</b>	<b>0,3</b>
<b>FINANCEMENT</b>														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	0,3
<b>Total</b>	<b>2,8</b>	<b>0,3</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>3,1</b>	<b>0,3</b>
<b>POURCENTAGE DE SUBVENTION</b>													<b>0 %</b>	

# 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 SAINE 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) Gestion contractuelle (PC 4.09)
- 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)
- 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 ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT). De plus, conformément à l'article 158.1, s'il s'agit d'un règlement d'emprunt concernant le réseau du métro dont le remboursement de la dette est supérieur à cinq ans, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit l'approuver avant de le faire parvenir au MAMOT.

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

#### **Volet subventions**

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

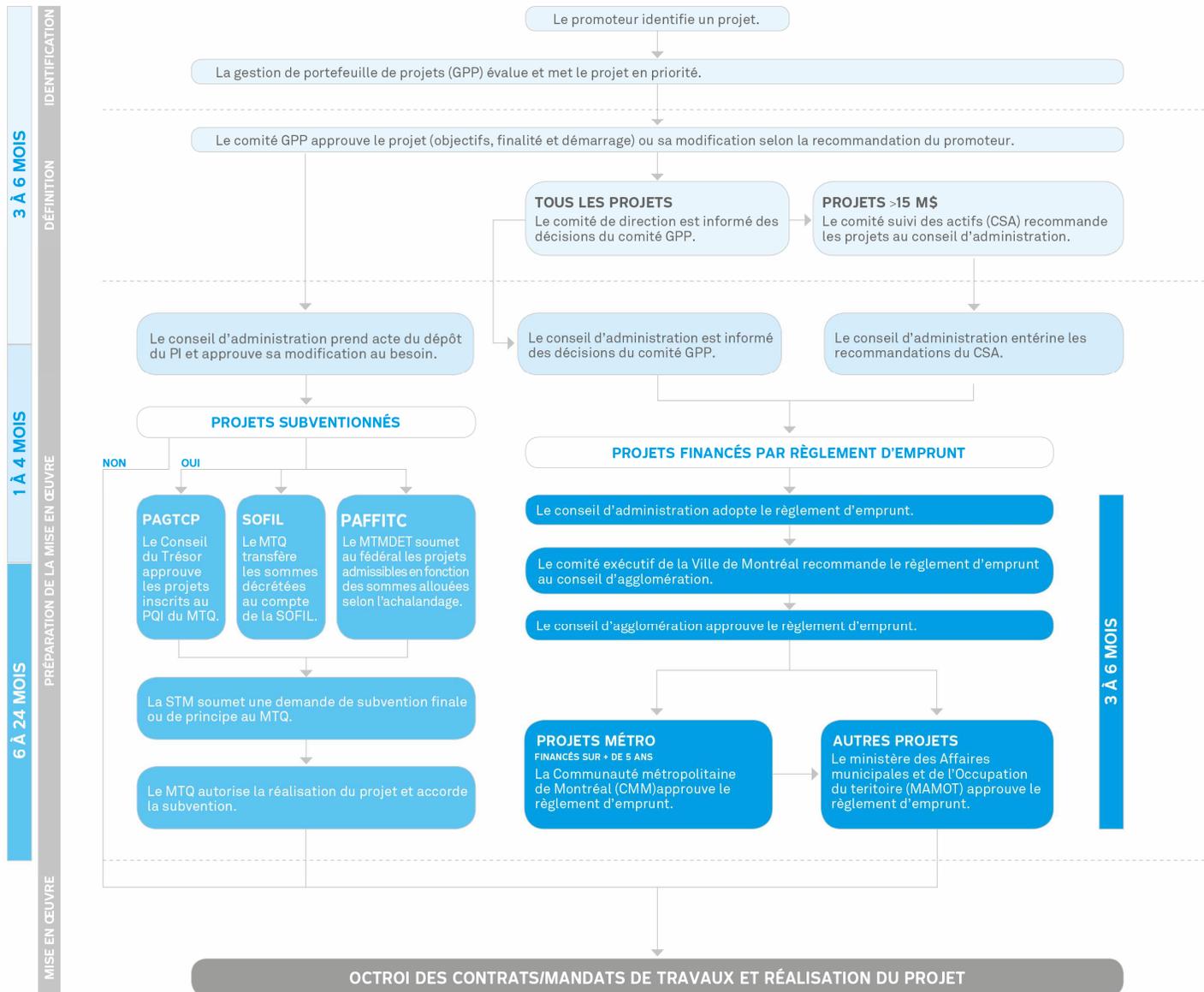
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMDET qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés,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

#### **Volet financement**

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

# Annexe 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	<b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>	<b>TAUX</b>
	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 (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	75 %*

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	<b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>	<b>TAUX</b>
	Bus et minibus neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %

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

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

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

## Annexe D

### PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

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

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

#### SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	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	<b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>	<b>TAUX</b>
	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, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %

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

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012, 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	<b>ACTIFS ADMISSIBLES</b>	<b>TAUX</b>
	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 2018. 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 <sup>er</sup> avril 2016 au 31 mars 2018 avec une période possible de prolongation du 1 <sup>er</sup> avril 2018 au 31 mars 2019	
Admissibilité et % de subvention	<b>ACTIFS ADMISSIBLES ET TAUX</b>	
	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, aribus 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 transformatives;
- 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 à la section 5 – Admissibilité des dépenses.
- 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 décrites à la section 7 – Versement de l'aide financière.
- 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.

## 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)

Le but visé par le PAFFITC est de soutenir les investissements visant la remise en état et l'amélioration des réseaux de transport en commun existants, et ceux visant la réalisation d'études en appui aux projets d'expansion de réseau dont la réalisation est planifiée.

Ce nouveau programme est une bonne nouvelle pour la STM puisque le financement se répartit à 50 % par le fédéral et 40 % par le provincial pour un taux combiné de 90 % comparativement à 85 % pour la SOFIL et 75 % pour le PAGTCP.

Au moment de préparer le Programme des immobilisations 2018-2027, aucun projet présenté dans ce dernier ne tient compte de ce programme de subvention puisque le processus d'autorisation des projets par les instances n'était pas encore complété.

#### PRINCIPAUX PROJETS SOUMIS PAR LA STM :

- Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012-2017
- Garage Côte-Vertu
- Réno-Infrastructures phase 2
- Agrandissement du centre d'attachement Viau
- Rénovation de l'édifice du 2000 Berri
- Reconstruction du complexe Crémazie
- Réno-Systèmes phase 4
- Électrification des véhicules de travaux en tunnel
- Modification de la loge de conduite des voitures de métro MR-73 (Annexe J) - phase II
- Accessibilité réseau du métro
- Prolongation de la durée de vie des MR-73
- Programme d'entretien majeur des infrastructures – PEMI phase 1

# **Index des sigles, acronymes et autres abréviations**

## Index des sigles, acronymes et autres abréviations

<b>AOT</b>	Autorité organisatrice de transport
<b>ARTM</b>	Autorité régionale de transport métropolitain
<b>CGPP</b>	Comité de gestion de portefeuille de projets
<b>CMM</b>	Communauté métropolitaine de Montréal
<b>CNESST</b>	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
<b>CUSM</b>	Centre universitaire de santé McGill
<b>DRH</b>	Direction des ressources humaines
<b>DS FIN</b>	Directive sectorielle Finances
<b>FCC</b>	Fonds Chantiers Canada
<b>GMAO</b>	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
<b>GPP</b>	Gestion de portefeuille de projets
<b>GR</b>	Grande Révision
<b>INFC</b>	Bureau de l'infrastructure du Canada
<b>LEED</b>	Leadership in Energy and Environmental Design
<b>MAMOT</b>	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
<b>MPB</b>	Mesures préférentielles pour bus
<b>MR-63</b>	Matériel roulant 1963
<b>MR-73</b>	Matériel roulant 1973
<b>MTMDET</b>	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
<b>PAFFITC</b>	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

<b>PAGTCP</b>	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
<b>PC</b>	Politique corporative
<b>PEPTI</b>	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
<b>PG</b>	Politique générale
<b>PQI</b>	Plan québécois des infrastructures
<b>PI</b>	Programme des immobilisations
<b>PSO 2025</b>	Plan stratégique organisationnel
<b>RDA</b>	Réseau des autobus
<b>R.E. / FIN.</b>	Règlement d'emprunt ou numéro de financement
<b>SAEIV</b>	Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur
<b>SAP</b>	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégrée
<b>SCAD</b>	Système de collecte automatique de données
<b>SOFIL</b>	Société de financement des infrastructures locales du Québec
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal
<b>TA</b>	Transport adapté
<b>VGI</b>	Volet grandes infrastructures (du programme de subvention Fonds Chantiers Canada)



**Publié par la Société  
de transport de Montréal**

Direction exécutive  
Planification, finances et contrôle

Direction  
Budget et investissements

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

[stm.info](http://stm.info)