
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT 2000 — 2001 — 2002

Table des matières

INTRODUCTION	1
PRÉVISIONS DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT 2000 – 2001 – 2002	1
POINT SUR L'ANNÉE 1999 ET COMPARAISON DES DÉPENSES PRÉVUES	2
COMPARAISON PTI 1999 – 2000 – 2001 ET PTI 2000 – 2001 – 2002	3
LES PROJETS MAJEURS D'INVESTISSEMENT 2000	4
Les projets d'amélioration	4
Les projets de développement	5
PROGRAMME D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR 2000	6
PERSPECTIVES 2001 – 2002	7
IMPACTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE ET SUR LE BUDGET	8
IMPACTS ÉCONOMIQUES DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	9
SECTION 1	
PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT 2000 – 2001 – 2002	12
SECTION 2	
FICHES DE PROJETS MAJEURS 2000 – 2001 – 2002	17
SECTION 3	
PROGRAMME D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR 1999 – 2000 – 2001 — SOMMAIRE PAR SECTEUR	37
PROGRAMME D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR 2000	38
FICHES DE PROJETS D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR 2000	41
ANNEXES	
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE BUDGET PROGRAMME D'INVESTISSEMENT — AUTOBUS ET MÉTRO	95
IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE BUDGET PROGRAMME D'INVESTISSEMENT — TRAINS DE BANLIEUE	96

Introduction

Chaque année, la STCUM doit préparer des prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement (*Programme triennal des immobilisations, PTI*) et leurs effets sur les deux années suivantes. Ces prévisions comprennent les projets majeurs d'investissement de même que ceux du Programme d'entretien périodique majeur (PEPM), débuté en 1992. Les dépenses reliées aux projets majeurs sont généralement financées par emprunt de même qu'une partie du PEPM.

Les projets majeurs sont des programmes de dépenses d'envergure en immobilisations, qui s'échelonnent sur plusieurs années et nécessitent des ressources financières importantes tout en étant admissibles à des subventions gouvernementales. Les projets majeurs d'investissement peuvent être regroupés en deux grandes catégories :

- *les projets d'amélioration des équipements ou des services existants qui visent à mieux répondre aux attentes de la clientèle, à maintenir ou améliorer l'efficacité et la qualité du service. Les programmes de rénovation des immeubles et de remplacement des véhicules font partie de cette catégorie de projets;*
- *les projets de développement qui visent essentiellement à offrir à la clientèle de nouveaux services.*

Les projets regroupés dans le PEPM sont des projets de réparations majeures qui permettront de maintenir en bon état des équipements et des installations ayant souvent atteint près de la moitié de leur vie utile. On y retrouve également des programmes de remplacement d'éléments d'actifs.

Ces investissements contribuent à maintenir ou à améliorer la sécurité et la fiabilité des véhicules et des installations au bénéfice de la clientèle. Le PEPM comprend aussi des projets qui touchent le respect des normes environnementales ainsi que celles de la santé et de la sécurité au travail.

Prévisions des dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002

La STCUM prévoit investir 229,9 millions de dollars de projets majeurs et 69 millions de dollars pour l'entretien périodique majeur durant la période 2000 - 2002 aux réseaux autobus et métro de même que 156,6 millions de dollars pour les projets de prolongement du métro.

Comme la responsabilité de la gestion des trains de banlieue, des voies réservées et des terminus d'autobus à caractère métropolitain relève de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les dépenses afférentes n'apparaissent pas au Programme triennal des immobilisations de la STCUM.

Point sur l'année 1999 et comparaison des dépenses prévues

Le tableau de la page suivante permet de comparer les prévisions d'investissement du PTI 1999 - 2001, à celles du PTI 2000 - 2002 ainsi que les dépenses anticipées pour 1999.

En 1999, les dépenses d'investissement afférentes aux projets majeurs devraient atteindre 74,4 millions de dollars, soit 5,4 millions de dollars de moins que prévu. Différents facteurs expliquent cette variation :

- le calendrier de livraison des autobus à plancher surbaissé a été devancé en 1999 entraînant une dépense additionnelle de 15,7 millions de dollars au montant initialement prévu de 23,6 millions de dollars;
- le programme de rénovation des stations du réseau initial du métro atteindra un niveau de dépenses de 23,8 millions de dollars pour 1999. L'achèvement du programme est prévu pour le printemps 2000;
- certains projets majeurs ont dû être retardés étant donné la forte demande d'expertise liée aux projets de développement du métro et autre mode de transport, et la problématique du passage des technologies à l'an 2000. C'est le cas pour le remplacement du système de répartition d'appels pour le transport adapté, l'achat de véhicules sur rails pour l'entretien des voies et des tunnels du métro, la réfection majeure du centre d'entretien des autobus Crémazie ainsi que le programme de modernisation de la ventilation du réseau du métro.

Un montant de 15,4 millions de dollars avait été inscrit à l'année 1999 du PTI 1999 – 2000 – 2001 pour les projets de prolongement de la ligne 2 vers Laval et de la ligne 5 vers l'est. Ces projets ont été ratifiés par décret gouvernemental en 1999. Les études de faisabilité se poursuivent et le début des travaux de construction est prévu en 2000.

Les dépenses des projets du PEPM devraient atteindre 16,5 millions de dollars, soit 9 millions de dollars de moins que prévu. Certaines contraintes budgétaires en 1999 ont occasionné le report de quelques projets en l'an 2000.

Comparaison PTI 1999 – 2000 – 2001 et PTI 2000 – 2001 – 2002

<i>(en milliers de dollars)</i>	1999	2000	2001	2002	Total 2000 - 2002
PTI 1999 - 2000 - 2001					
Projets majeurs	79 793	64 397	116 665	67 699	248 761
Prolongement du métro	15 400	21 000	56 000	61 000	138 000
Entretien périodique majeur	25 498	18 879	18 920	18 800	56 599
	120 691	104 276	191 585	147 499	443 360
Projection 1999 et PTI 2000 - 2001 - 2002					
Projets majeurs	74 440	45 868	111 861	72 115	229 844
Prolongement du métro	0	24 100	65 200	67 300	156 600
Entretien périodique majeur	16 517	25 774	21 046	22 220	69 040
	90 957	95 742	198 107	161 635	455 484
Écart					
Projets majeurs	5 353	18 529	4 804	(4 416)	18 917
Prolongement du métro	15 400	(3 100)	(9 200)	(6 300)	(18 600)
Entretien périodique majeur	8 981	(6 895)	(2 126)	(3 420)	(12 441)
	29 734	8 534	(6 522)	(14 136)	(12 124)

Les projets majeurs d'investissement 2000

Les investissements pour le réseau autobus et métro atteindront 229,9 millions de dollars pour la période 2000 - 2002. De plus, un montant de 156,6 millions de dollars est inscrit au PTI de la Société pour les projets de prolongement du métro.

Pour l'année 2000, des dépenses de 70 millions de dollars sont anticipées, dont 43,1 millions de dollars pour l'amélioration de la qualité du service et 26,9 millions de dollars pour le développement de nouveaux services à la clientèle.

Les projets d'amélioration

Parmi les projets d'amélioration pour 2000-2002, on compte :

- *la remise à neuf des 26 stations du réseau initial du métro en cours depuis 1997 et dont l'échéance est prévue pour l'an 2000. Les travaux auront permis de remplacer les édifices temporaires, d'améliorer l'accessibilité des stations et d'aménager des terminus. Le programme Réno-stations aura alors coûté 60 millions de dollars partagé avec le MTQ (50 %) et l'AMT (25 %). La participation de cette dernière, soit 0,531 million de dollars en 2000 (5,95 millions de dollars en 1999), sera versée comptant. Un maximum de 45 millions de dollars sera financé par emprunt;*
- *le remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse de première génération au coût de 8,8 millions de dollars en 2000. En plus de respecter les normes et d'améliorer le service à la clientèle, ce programme de 35 millions de dollars réduira les coûts d'entretien;*
- *le projet de modernisation de la ventilation du réseau initial du métro au coût de 2,5 millions de dollars en 2000. Les travaux de construction, échelonnés sur une période de cinq (5) ans, débuteront en 2000 et totaliseront environ 27 millions de dollars;*
- *le programme de remplacement des véhicules de service sur rails, au coût de 2 millions de dollars en 2000;*
- *la modification de l'éclairage à la station Snowdon ainsi que les premières phases de l'installation des tuiles tactiles pour les personnes amblyopes sur l'ensemble du réseau du métro nécessiteront des investissements de 3 millions de dollars, dont 1,3 million de dollars en 2000;*
- *une nouvelle commande de 300 autobus à plancher surbaissé permettra de compléter l'effort amorcé en 1996 pour rajeunir l'âge moyen de la flotte d'autobus. La livraison des 25 premiers autobus est attendue en 2000 au coût de 13,6 millions de dollars. La dépense augmentera par la suite avec la livraison de 175 et 100 autobus en 2001 et 2002 respectivement;*
- *les projets de modification des installations d'entretien reliés à l'arrivée des autobus à plancher surbaissé et du réaménagement intérieur de la première génération de ces autobus se termineront en 2000. Le montant de ce programme s'élève à 13,7 millions de dollars incluant la dépense prévue de 2,6 millions de dollars en 2000;*

-
- le projet de rénovation de l'atelier Crémazie, au coût de 3 millions de dollars en 2000. Un investissement total de 28 millions de dollars est requis pour la remise à neuf du vieux bâtiment et sa mise en conformité aux nouvelles normes environnementales permettant ainsi de répondre adéquatement aux besoins d'entretien des autobus à plancher surbaissé;
 - le projet de pavage du centre de transport adapté St-Michel, au coût de 1,2 million de dollars en 2000;
 - le programme de maintien des équipements fixes du métro visent à remplacer ou rénover les équipements ayant atteint leur durée de vie utile ou leur demi-vie. La dépense prévue en 2000 atteint 4,5 millions de dollars;
 - le projet « Telbus » pour répondre aux besoins d'information de la clientèle et le projet « SCAD » afin de cueillir automatiquement des données sur le déplacement de la clientèle dans le réseau du métro. Ces deux projets totaliseront 1,4 million de dollars en 2000.

Les projets de développement

Parmi ces projets, mentionnons pour 2000 :

- le prolongement de la ligne 2 vers le nord, depuis la station Henri-Bourassa jusqu'au boulevard Concorde à Laval. Ce projet, au coût estimé de 179 millions de dollars, sera réalisé en partenariat avec la Ville de Laval, la STL et l'Agence métropolitaine de transport avec comme objectif d'offrir à la clientèle un lien direct par métro entre Laval et Montréal. Les études techniques se poursuivent et des coûts de construction de 17,8 millions de dollars sont prévus en 2000;
- l'ajout d'une station en prolongement de la ligne 5 vers l'est jusqu'au boulevard Pie-IX à Montréal. Le coût du prolongement devrait s'élever à 64 millions de dollars incluant une dépense de 6,3 millions de dollars en 2000. Ce prolongement ouvrira le réseau du métro vers le nord-est et améliorera la qualité du service de transport en commun pour la clientèle de ce secteur;
- le remplacement du système de répartition d'appels au transport adapté au coût de 5,9 millions de dollars. Le nouveau système améliorera le service à la clientèle en facilitant l'accès au centre d'appels et en augmentant le taux d'occupation de la flotte de minibus et des taxis. L'implantation du système se fera en 2000 et 2001.

La réalisation des projets majeurs est conditionnelle à l'octroi de subventions du gouvernement du Québec, tel que prévu au Programme d'aide au transport terrestre des personnes.

La plupart des projets d'aménagement des terminus et des voies réservées sur le territoire de la CUM revêtent un caractère métropolitain sous la responsabilité de l'AMT. Même si la STCUM a dû voir au financement de ces projets, ces initiatives n'ont pas d'incidence sur ses dépenses nettes puisque totalement à la charge de l'AMT.

Certains projets de développement ne sont toutefois pas inscrits au PTI. C'est le cas de projets de remplacement d'équipements informatiques et des efforts déployés à l'interne pour le passage à l'an 2000. L'implantation d'un système intégré d'entreprise (R/3 de SAP) se poursuit en l'an 2000. Ces projets sont inscrits au budget de la Société sous la rubrique projets spéciaux.

Programme d'entretien périodique majeur 2000

Les dépenses d'entretien périodique majeur atteindront 25,8 millions de dollars en 2000, soit 9,1 millions de dollars de plus que les dépenses anticipées en 1999. Ces dépenses sont souvent récurrentes et ne sont généralement pas admissibles à des programmes de subvention gouvernementale.

Près de la moitié des dépenses d'entretien prévues pour l'an 2000, soit 12 millions de dollars, sera payée comptant; le solde financé par des emprunts à moyen et à long terme.

La hausse anticipée des dépenses est attribuable à la revalorisation du patrimoine immobilier et, dans une moindre mesure, aux projets d'entretien des voitures de métro, des équipements fixes du métro et du remplacement de véhicules de service.

En effet, le programme d'entretien périodique majeur du patrimoine immobilier totalisera 9,9 millions de dollars en 2000, comparativement à 5,5 millions de dollars en 1999 et 3,2 millions de dollars en 1998. L'amélioration de la ventilation au centre de transport Anjou coûtera 2,1 millions de dollars et près de 4,7 millions de dollars seront dépensés pour de nouveaux projets de réfection du patrimoine pour la prochaine année.

Le programme d'entretien majeur des voitures de métro devrait être plus important au cours des deux prochaines années. Les dépenses prévues en 2000, s'élèveront à 4,8 millions de dollars. De ce montant, près de la moitié sera affectée à la réfection des caisses des voitures de métro acquises vers le milieu des années 70.

En 2000, le programme d'entretien des équipements fixes du métro passera de 2,7 millions de dollars à 4,1 millions de dollars. Cette augmentation s'explique par des reports au niveau de la réalisation de certains projets en 1999. Depuis 1998, un montant est prévu pour un programme d'inspection des équipements fixes. Ces inspections permettent d'identifier et de prioriser les besoins d'entretien de ces équipements afin d'assurer leur fiabilité et le maintien du service.

Perspectives 2001 – 2002

Des exercices de planification à moyen et à long terme ont démontré que les investissements nécessaires au maintien du patrimoine et au remplacement des éléments d'actifs vieillissants sont de l'ordre de 100 millions de dollars par année pour assurer un service fiable et sécuritaire à la clientèle.

Des investissements importants ont été entrepris au Réseau des autobus depuis quelques années notamment le programme de remplacement des autobus. D'autres secteurs devront, dans le futur, faire l'objet d'investissements majeurs.

Un plan de maintien du patrimoine immobilier concernant les infrastructures des réseaux de surface et de métro, a permis d'identifier des besoins de l'ordre de 15 millions de dollars pour l'entretien majeur des immeubles. Le programme de 60 millions de dollars, pour la rénovation des stations du réseau initial du métro, entrepris au cours des trois dernières années et qui sera achevé en 2000, aura certainement aidé à combler ces besoins et éliminer les retards accumulés des dernières années.

Un des secteurs où la planification s'avère des plus complexe, a trait aux équipements du réseau initial du métro construit à la fin des années soixante. Il est en effet difficile d'élaborer un programme de maintien, d'une part, parce que la technologie évolue et, d'autre part, parce que les composantes (équipements fixes, véhicules et systèmes de contrôle et de communication) n'atteignent pas toutes leur durée de vie utile en même temps. Un exercice de planification à long terme est en cours afin de prévoir les cycles d'entretien et les interventions à venir. Les étapes préliminaires de la planification pour les équipements fixes font ressortir un besoin annuel de près de 20 millions de dollars basé sur la valeur et la vie utile des divers éléments. Un programme d'inspection débuté en 1998 se poursuit pour identifier les projets prioritaires. De plus, au cours de 1999, une équipe de gestion multidisciplinaire a entrepris l'élaboration d'une vision stratégique de l'entretien et du remplacement des voitures de métro acquises au milieu des années soixante et soixante-dix.

Afin d'améliorer le transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal et de favoriser l'intégration des systèmes déjà existants dans les couronnes Nord et Sud de Montréal, l'AMT coordonne des études portant sur un système léger sur rails. Ces études seront complétées sous peu pour permettre d'évaluer la pertinence d'un tel mode de transport.

La principale contrainte à la réalisation de ces plans demeure le contexte actuel des finances publiques. En effet, le service de la dette de la STCUM augmente continuellement tandis que le gouvernement du Québec limite les montants disponibles pour les subventions aux investissements. Ainsi, l'enveloppe budgétaire du PEPM n'a pas permis d'allouer les 15 millions de dollars nécessaires à la réfection des bâtiments au cours des dernières années. Toutefois, la participation du ministère des Transports du Québec et de l'AMT à titre de partenaires financiers au programme « Réno-stations » a contribué de façon importante à résoudre ce problème. À partir de l'an 2000, la réalisation du plan de réfection des équipements fixes du métro nécessitera une approche similaire.

Impacts sur le service de la dette et sur le budget

Les impacts nets des dépenses d'investissement sur le budget dépendent de la façon dont elles sont financées (comptant ou par emprunt), du montant des subventions du gouvernement du Québec et des économies qu'elles peuvent générer.

En 2000, les projets majeurs d'investissement (70 millions de dollars) ainsi qu'une part de l'entretien périodique majeur (13,8 millions de dollars) sont financés par emprunt. Les autres projets au PEPM, totalisant 12 millions de dollars en 2000, sont inscrits au budget.

L'impact des projets d'investissement sur le budget de la STCUM dépend de la contribution du gouvernement du Québec. Cette contribution est calculée selon les paramètres du Programme d'aide et selon les dépenses jugées admissibles par le ministère des Transports du Québec. Ainsi, toute décision qui aurait pour effet de réduire la contribution gouvernementale initialement prévue pourrait amener la STCUM à revoir à la baisse le montant de ses investissements.

En 2000, le service de la dette net (après subventions) pour le réseau autobus et métro sera de 43,8 millions de dollars, tel que présenté au tableau de la page 95, soit 7,3 millions de dollars de plus que le service de dette prévu pour 1999. À partir de 1999, la Société modifiera ses emprunts existants afin d'améliorer l'appariement entre ses actifs et ses passifs à long terme. L'impact de cette mesure sur le budget sera de 3 millions de dollars en 2000. Le total des dépenses d'investissement pour le réseau autobus et métro, représente un impact net de 58,3 millions de dollars sur le budget 2000 de la Société. Ce montant inclut le programme d'entretien périodique majeur, les projets spéciaux, l'effet de l'appariement, le virement au fonds de roulement de la Société et le remboursement de l'AMT pour les équipements métropolitains.

La réalisation des dépenses d'investissement prévues au cours des prochaines années pour le réseau autobus et métro incluant le prolongement du métro aura des impacts financiers importants :

- le service de la dette brut sera de 92,6 millions de dollars en 2000, de 96,7 millions de dollars en 2001 et de 116,3 millions de dollars en 2002;
- si, en contrepartie de ces hausses de coûts associés aux investissements, le gouvernement du Québec respecte les niveaux de subvention et les modalités prévus au Programme d'aide au transport terrestre des personnes, le service de la dette net passera de 43,8 millions de dollars à 46,6 millions de dollars de 2000 à 2002;
- l'effet net sur le budget de ces investissements passera de 58,3 millions de dollars en 2000 à 60,4 millions de dollars en 2002.

Impacts économiques des dépenses d'investissement

La STCUM contribue au dynamisme économique de la région métropolitaine en investissant dans le développement de nouveaux services, de même qu'en améliorant ou en maintenant ses actifs en bon état.

Ces dépenses permettent la création de nombreux emplois chez les fournisseurs directs de la STCUM ainsi que chez ceux qui les approvisionnent. Une étude du Bureau de la statistique du Québec réalisée en 1996 estime que chaque tranche d'investissement de 10 millions de dollars par la STCUM génère :

- 80 emplois chez ses fournisseurs et chez ceux qui les approvisionnent;
- 4,7 millions de dollars en valeur ajoutée, dont :
 - 2,9 millions de dollars en rémunération;
 - 1,3 million de dollars en taxes et prélèvements pour le gouvernement provincial et 0,8 million de dollars pour le gouvernement fédéral.

Sur la base de cette étude, on peut prévoir que les investissements totaux de 455,5 millions de dollars de la STCUM, généreront en moyenne chaque année, pour les trois prochaines années :

- plus de 1 200 emplois chez ses fournisseurs et chez ceux qui les approvisionnent;
- 71,3 millions de dollars en valeur ajoutée, dont :
 - 44 millions de dollars en rémunération;
 - 19,7 millions de dollars en taxes et prélèvements pour le gouvernement provincial et 12,1 millions de dollars pour le gouvernement fédéral.

Au-delà de leur impact positif sur l'économie régionale, l'ensemble des projets d'investissement contenus dans les pages suivantes permettront à la STCUM, d'abord et avant tout, de rehausser la qualité de son service et de conserver en bon état son patrimoine.

La **SECTION 1** présente un sommaire de l'ensemble des dépenses d'investissement avec les taux de subvention prévus au Programme d'aide du ministère des Transports du Québec pour chacun des projets admissibles.

Dans la **SECTION 2**, on retrouve les fiches descriptives de chaque projet majeur d'investissement.

La **SECTION 3** fournit la liste sommaire des projets inscrits au programme d'entretien périodique majeur de 2000 ainsi que les fiches descriptives des principaux projets.

SECTION 1

Prévision des dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002

Prévision des dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002

<i>(en milliers de dollars)</i>		Taux de	Prévu					TOTAL	TOTAL	
No PTI	Description du projet	subvention	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000-2002	2000-2004
A - AUTOBUS URBAINS										
531 001	Remplacement des autobus urbains	50 %	39 290	13 648	70 960	42 955	9 750	19 500	127 563	156 813
598 001	Coûts d'implantation	50 %	4 120	2 600					2 600	2 600
901 998	Telbus			1 000					1 000	1 000
	Entretien périodique majeur		623	1 100	1 100	1 100	1 000	657	3 300	4 957
			44 033	18 348	72 060	44 055	10 750	20 157	134 463	165 370
B - VOITURES DE MÉTRO										
	Entretien périodique majeur		4 202	4 795	5 104	5 290	4 468	3 343	15 189	22 999
C - GARAGES D'AUTOBUS										
890 900	Usine Crémazie	75 %		3 000	14 000	11 000			28 000	28 000
	Entretien périodique majeur		110	250					250	250
			110	3 250	14 000	11 000			28 250	28 250
D - ÉQUIPEMENTS FIXES DU MÉTRO										
710 641	Modernisation de la ventilation du réseau initial du métro	75 %		2 500	6 000	6 000	6 000	6 000	14 500	26 500
757 001	Programme de rénovation des équipements fixes du métro	87,5 %		4 500	7 050	8 000	10 000	10 000	19 550	39 550
	Entretien périodique majeur		2 701	4 051	3 181	3 210	2 585	2 500	10 442	15 527
			2 701	11 051	16 231	17 210	18 585	18 500	44 492	81 577
ES - STATIONS ET ÉDICULES DU MÉTRO										
850 100	Programme de rénovation des stations du réseau initial	75 %	23 800	2 124					2 124	2 124
810 070	Snowdon et autres - Amélioration éclairage des quais	75 %		1 300	1 735				3 035	3 035
	Entretien périodique majeur									
			23 800	3 424	1 735				5 159	5 159
ET - TUNNELS DU MÉTRO										
	Entretien périodique majeur		100	300					300	300
G - PLATEAU YOUVILLE										
	Entretien périodique majeur		245	1 291	220	720	720	720	2 231	3 671
I - DÉVELOPPEMENT DU SERVICE										
901 999	Scad - métro			432					432	432
902 001	Prolongement ligne 2 nord	100 %		17 800	48 200	49 700	54 200	9 000	115 700	178 900
902 002	Prolongement ligne 5 est	100 %		6 300	17 000	17 600	19 300	3 200	40 900	63 400
	Entretien périodique majeur			120	150	150			420	420
				24 652	65 350	67 450	73 500	12 200	157 452	243 152

Prévision des dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002 (suite)

<i>(en milliers de dollars)</i>		Taux de	Prévu						TOTAL	TOTAL
No PTI	Description du projet	subvention	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2000-2002	2000-2004
K - TRANSPORT ADAPTÉ										
530 866	Remplacement du système «Accès»	75 %		2 773	3 127				5 900	5 900
810 837	CT St-Michel - réfection pavage périmètre garage	75 %		1 216					1 216	1 216
				3 989	3 127				7 116	7 116
LM - VÉHICULES DE SERVICE DU MÉTRO										
890 877	Programme de remplacement véhicules de service sur rails	75 %	270	1 985	1 969	1 120	1 015	1 015	5 074	7 104
	Entretien périodique majeur		150	931	150				1 081	1 081
			420	2 916	2 119	1 120	1 015	1 015	6 155	8 185
LS - VÉHICULES DE SERVICE DE SURFACE										
	Entretien périodique majeur		937	1 982	1 950	1 900	1 000	1 000	5 832	7 832
M - ESCALIERS MÉCANIQUES										
720 950	Remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse de 1re génération	65 %	6 960	8 790	7 020	3 040			18 850	18 850
	Entretien périodique majeur		910	301					301	301
			7 870	9 091	7 020	3 040			19 151	19 151
N - MAINTIEN DU PATRIMOINE IMMOBILIER										
	Entretien périodique majeur		5 297	9 903	8 151	7 850	8 012	9 000	25 904	42 916
P - NORMES ENVIRONNEMENTALES ET DE SANTÉ - SÉCURITÉ										
	Entretien périodique majeur		1 242	750	1 040	2 000	1 700	2 000	3 790	7 490
TOUS LES SECTEURS										
	Projets majeurs		74 440	69 968	177 061	139 415	100 265	48 715	386 444	535 424
	Entretien périodique majeur		16 517	25 774	21 046	22 220	19 485	19 220	69 040	107 744
			90 957	95 742	198 107	161 635	119 750	67 935	455 484	643 168
	Entretien périodique majeur									
	Financement au comptant		8 400	12 000	12 000	12 000	12 000	12 000	36 000	59 999
	Financement par emprunt à long terme		8 117	13 774	9 046	10 220	7 485	7 220	33 040	47 745
			16 517	25 774	21 046	22 220	19 485	19 220	69 040	107 744

SECTION 2

**Fiches de projets majeurs
2000 – 2001 – 2002**

Fiches de projets majeurs 2000 – 2001 – 2002

Secteur A	-----	Autobus urbains
Secteur B	-----	Voitures de métro
Secteur C	-----	Garages d'autobus
Secteur D	-----	Équipements fixes de métro
Secteur ES	-----	Stations et édicules du métro
Secteur I	-----	Développement du service
Secteur K	-----	Transport adapté
Secteur LM	-----	Véhicules de service du métro
Secteur M	-----	Escaliers mécaniques

SECTION 3

Programme d'entretien périodique majeur

1999 – 2000 – 2001

Sommaire par secteur

Programme d'entretien périodique majeur 2000

Fiches des projets d'entretien périodique majeur 2000

Programme d'entretien périodique majeur 1999 – 2000 – 2001

Sommaire par secteur

(en milliers de dollars)

Secteur	Budget 1999	Réel prévu 1999	Budget 2000	Prévision 2001
A - AUTOBUS URBAINS	1 017	623	1 100	1 100
B - VOITURES DE MÉTRO	5 447	4 202	4 795	5 104
C - GARAGES D'AUTOBUS	315	110	250	0
D - ÉQUIPEMENTS FIXES DU MÉTRO	3 821	2 701	4 051	3 181
ES - STATIONS ET ÉDICULES	160	0	0	0
ET - TUNNELS DU MÉTRO	200	100	300	0
G - PLATEAU YOUVILLE	1 586	245	1 291	220
I - DÉVELOPPEMENT DU SERVICE	150	0	120	150
LM - VÉHICULES DE SERVICE DU MÉTRO	0	150	931	150
LS - VÉHICULES DE SERVICE DE SURFACE	1 000	937	1 982	1 950
M - ESCALIERS MÉCANIQUES	746	910	301	0
N - MAINTIEN DU PATRIMOINE IMMOBILIER	7 883	5 297	9 903	8 151
P - NORMES ENVIRONNEMENTALES ET DE SANTÉ - SÉCURITÉ	3 173	1 242	750	1 040
TOTAL PEPM	25 498	16 517	25 774	21 046

Programme d'entretien périodique majeur 2000

(en milliers de dollars)

Numéro de projet	Description du projet	Règlement d'emprunt	Budget 2000	
			Emprunt	Comptant
A - Autobus urbains				
820 773	Réparations des véhicules			1 100
			A - Total partiel	
				1 100
B - Voitures de métro				
670 517	Réfection des caisses des voitures MR-73			2 425
670 614	Syst. contr. trains MR-63/MR-73 (FUFE-OPQVM)			225
680 707	Remplacement des ressorts ELIGO MR-73 et MR-63			120
682 018	Rempl. des coulisseaux et CF des portes MR-63			105
683 030	Étude et remise en état des composants électriques			400
683 032	Réparation des bogies des voitures MR-63 et MR-73			400
683 033	Modification des bogies MR-63/73 à mi-vie			400
683 034	Remplacement des fusibles frotteurs MR-73			140
830 792	Syst. contr. trains MR-63/MR-73 (cartes RM-8)			380
831 236	Rempl. accouplements Paulstra sur MR-63 par Rotex			200
			B - Total partiel	
				4 795
C - Garages d'autobus				
100 005	Réparation portes de garage LaSalle			250
			C - Total partiel	
				250
D - Équipements fixes du métro				
672 027	Implantation de nouvelles zones-test à microprocesseur	CA-52-2	335	
720 653	Remplacement des relais ACEC	CA-52-2	95	
720 850	Programme de rempl. des pompes et contrôles	CA-52-2	660	
720 948	Programme de remplacement des relais DI/DT	CA-52-2	241	
720 955	Rempl. des boîtiers-pilotes pour la signalisation			300
721 045	Rempl. des contrôleurs d'aiguilles de type BTM	CA-85		70
721 553	Réfection des équipements du raccord ligne 5			150
721 554	Caractérisation de la voie			250
721 568	Réparations et modifications aux rails - Atelier GR et PR			50
730 522	Réfection du chemin de roulement			200
730 557	Ajout d'éclairage en tunnel		1 300	
757 000	Évaluation de l'état des équipements fixes du métro			400
			D - Total partiel	
			2 631	1 420
ET - Tunnel du métro				
811 197	Réparation des radiers dans le tunnel du métro			150
733 084	Stabilisation par injection du radier dans le tunnel du métro			150
			ET - Total partiel	
				300

Programme d'entretien périodique majeur 2000 (suite)

(en milliers de dollars)

Numéro de projet	Description du projet	Règlement d'emprunt	Budget 2000	
			Emprunt	Comptant
G - Plateau Youville				
820579	Achat/installation facilités de lavage des sous-caisses	CA-82	440	50
890597	Remplacement du four de séchage EMA	CA-75	250	
820893	Achat/implantation centre d'usinage à l'atel. Crémazie	CA-85	256	75
890895	Rempl. d'équipement de production CEM (1999)		220	
	G - Total partiel		<u>1 166</u>	<u>125</u>
I - Développement du service				
901 997	Modifications aux abribus			120
	ET - Total partiel			<u>120</u>
LM - Véhicules de service du métro				
731 010	Installation de frotteurs négatifs	CA-82	325	
734 050	Achats de récurveurs - aspirateurs		456	
831 386	Modif. et remise en état des véhicules de travaux			150
	LM - Total partiel		<u>781</u>	<u>150</u>
LS - Véhicules de service de surface				
754 822	Rempl. de véhicules de service de surface <50 000 \$		982	
754 823	Rempl. de véhicules de service de surface >50 000 \$		1 000	
	LS - Total partiel		<u>1 982</u>	
M - Escaliers mécaniques				
720 854	Rempl. des panneaux de contrôle Canadian Vickers	CA-97	301	
	M - Total partiel		<u>301</u>	
N - Maintien du patrimoine immobilier				
810 963	Inspection des bâtiments métro et surface (et voûte)			200
810 965	Réfection des bâtiments - métro		1 597	2 110
810 965	Réfection des bâtiments - surface		5 316	680
	N - Total partiel		<u>6 913</u>	<u>2 990</u>
P - Normes environnementales et de santé-sécurité				
326 369	Atelier GR - Enlèvement des réservoirs			130
682 126	Sécurisation des employés			70
731 036	PA Viau, Duvernay, Atelier voie : eaux usées			32
731 108	Modification ergonomique des équipements			50
810 507	Modif. aux îlots de distrib. de carburant, rempl. tuyauterie			200
810 882	Modif. équipements de pré-traitement des effluents industr.			230
810 945	Stations de métro : facilités pour lavage de vitres			38
	P - Total partiel			<u>750</u>
	TOTAL GÉNÉRAL		<u>13 774</u>	<u>12 000</u>
Projets financés par d'autres sources				
810 510	CT Frontenac - Caractérisation du site			350
810 834	St-Henri - Élimination des hydrocarbures			320
811 155	Programme d'enlèvement de l'amiante			718
				<u>1 388</u>

Fiches de projets d'entretien périodique majeur 2000

Secteur A	Autobus urbains
Secteur B	Voitures de métro
Secteur C	Garages d'autobus
Secteur D	Équipements fixes de métro
Secteur ET	Tunnels du métro
Secteur G	Plateau Youville
Secteur I	Développement du service
Secteur LM	Véhicules de service du métro
Secteur LS	Véhicules de service de surface
Secteur M	Escaliers mécaniques
Secteur N	Maintien du patrimoine immobilier
Secteur P	Normes environnementales et santé – sécurité
Autres	Projets financés par d'autres sources

ANNEXES

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Programme d'investissement — autobus et métro

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Programme d'investissement — trains de banlieue

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Programme d'investissement — autobus et métro

<i>(en milliers de dollars)</i>	Prévision				Total 2000 - 2002
	1999	2000	2001	2002	
Émissions courantes					
Service de la dette brut	74 786	79 734	68 950	60 143	208 827
Subventions	(38 776)	(41 945)	(37 798)	(33 776)	(113 519)
Service de la dette net	36 010	37 789	31 152	26 367	95 308
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	1 029	12 853	27 783	56 124	96 760
Subventions	(534)	(6 789)	(15 723)	(35 897)	(58 409)
Service de la dette net	495	6 064	12 060	20 227	38 351
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	75 815	92 587	96 733	116 267	305 587
Subventions	(39 310)	(48 734)	(53 521)	(69 673)	(171 928)
Service de la dette net	36 505	43 853	43 212	46 594	133 659
Remboursement (par l'Agence métropolitaine de transport) du service de la dette net des projets régionaux par l'AMT	(1 125)	(1 117)	(421)	(294)	(1 832)
Programme d'entretien périodique majeur - comptant	8 400	12 000	12 000	12 000	36 000
Projets spéciaux	8 767	5 200	5 200	5 200	15 600
Effets de l'appariement	0	(3 000)	(4 490)	(4 488)	(11 978)
Virement au fonds de roulement	149	1 400	1 400	1 400	4 200
Impact net sur le budget	52 696	58 336	56 901	60 412	175 649

Impact des dépenses d'investissement sur le budget

Programme d'investissement — trains de banlieue

<i>(en milliers de dollars)</i>	Prévision				Total 2000 - 2002
	1999	2000	2001	2002	
Émissions courantes					
Service de la dette brut	20 302	15 659	14 390	13 598	43 647
Subventions	(20 273)	(15 634)	(14 386)	(13 595)	(43 615)
Service de la dette net	29	25	4	3	32
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	0	60	489	503	1 052
Subventions	0	(60)	(489)	(503)	(1 052)
Service de la dette net	0	0	0	0	0
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	20 302	15 719	14 879	14 101	44 699
Subventions	(20 273)	(15 694)	(14 875)	(14 098)	(44 667)
Service de la dette net	29	25	4	3	32
Remboursement du service de la dette net des trains de banlieue par l'Agence métropolitaine de transport	(29)	(25)	(4)	(3)	(32)
Impact net sur le budget	0	0	0	0	0