

# **DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**

**2004-2005-2006**

*Société de transport de Montréal*

### **Message du président du conseil d'administration et du directeur général**

Il nous fait plaisir de vous présenter le Programme triennal des immobilisations (PTI) de la STM, c'est-à-dire les prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement et leurs effets sur les années suivantes. Ces prévisions comprennent les projets majeurs d'investissement, de même que ceux du Programme d'entretien périodique majeur (PEPM), débutés en 1992. Pour la période 2004 à 2006, la STM prévoit investir 888,9 millions de dollars pour la réalisation de projets majeurs et 92,6 millions de dollars au PEPM, soit un total de 981,5 millions de dollars qui se répartit comme suit : 309,2 millions de dollars en 2004, 342,3 millions de dollars en 2005 et 329,9 millions de dollars en 2006. La majorité de ces sommes (84,2 %) sera financée par emprunt.

Les projets majeurs sont pour la plupart des programmes de dépenses en immobilisations d'envergure qui s'échelonnent sur plusieurs années et nécessitent des ressources financières importantes pouvant être admissibles à des subventions gouvernementales. Ces projets peuvent être regroupés en trois grandes catégories : maintien, amélioration et développement. Les projets de maintien et d'amélioration des équipements ou des services existants visent à mieux répondre aux attentes de la clientèle et à maintenir ou à améliorer la qualité du service. La rénovation des immeubles et le remplacement de véhicules font partie de cette catégorie. Les projets de développement, quant à eux, visent essentiellement à offrir de nouveaux services à la clientèle.

La majorité des projets du PEPM consiste en des réparations majeures qui permettront de maintenir en bon état des équipements ayant souvent atteint près de la moitié de leur durée de vie utile. Certains sont maintenant regroupés sous forme de programmes permettant une meilleure planification des interventions à réaliser sur les actifs de la Société. S'y retrouvent également les programmes de remplacement d'actifs non subventionnés. D'autres investissements contribuent à maintenir ou à améliorer la sécurité et la fiabilité des véhicules et des installations, pour le plus grand bénéfice de la clientèle et du personnel de la STM, de même qu'à assurer le respect des normes environnementales.

Les montants annuels prévus sont beaucoup plus élevés que par le passé. Entre 1996 et 2003, la STM a investi 738,3 millions de dollars dans le maintien de son patrimoine, à un rythme moyen de 92,3 millions de dollars par année. L'acquisition de nouvelles voitures de métro en remplacement des premières voitures de métro (MR-63), le réaménagement des voitures de métro acquises en 1973 (MR-73), le remplacement du système désuet de vente et de perception, le programme de rénovation des stations, des structures auxiliaires et du tunnel du métro, la réception de 343 nouveaux autobus d'ici la fin 2007 ne sont que quelques-uns des investissements qui expliquent l'accroissement des dépenses annuelles d'investissement.

Tous ces investissements sont incontournables si la STM veut maintenir son patrimoine, évalué à 8,8 milliards de dollars, et continuer à offrir aux résidents de la grande région de Montréal un service fiable, sécuritaire et attrayant.

Partout au Québec, le transport en commun fait face à des problèmes de sous-financement de plus en plus importants. De nouvelles sources de financement prévisibles et durables sont nécessaires pour que les acquis soient conservés et que de nouveaux services puissent être développés. Il en va de l'avenir du transport en commun et par conséquent, de la qualité de vie des Montréalais et de tous les Québécois.



Claude Dauphin  
Président du conseil d'administration



Pierre Vandelac  
Directeur général

### Membres du conseil d'administration

**Me Claude Dauphin**

Président  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Président - Arrondissement de Lachine

**Monsieur Marvin Rotrand**

Vice-président  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Côte-des-Neiges/  
Notre-Dame-de-Grâce

**Monsieur Dominic Perri**

Membre  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Saint-Léonard

**Madame Yvette Bissonnet**

Membre  
Conseillère de la Ville de Montréal  
Arrondissement de Saint-Léonard

**Monsieur John W. Meaney**

Membre  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Président - Arrondissement de Kirkland

**Monsieur Jacques Cardinal**

Membre  
Conseiller de la Ville de Montréal  
Président - Arrondissement de L'Île Bizard/  
Ste-Anne-de-Bellevue / Ste-Geneviève

**Monsieur Bernard Blanchet**

Membre  
Conseiller d'arrondissement de la Ville de  
Montréal  
Arrondissement de Lachine

**Madame Brenda Paris**

Membre  
Représentante des usagers du transport en  
commun

**Madame Marie Turcotte**

Membre  
Représentante des usagers du transport  
adapté

---

### *Trésorerie, planification et gestion financière des projets*

**Chef de division**

Alain Fraser, CA

**Conseillers en administration**

Hugues Lockwell  
Myriam Gaudet, CMA  
Frédéric Marien, CA  
Marie-Josée Morais  
Roger Gagnon, CMA

**Agente de gestion financière des projets**

Carol Legault

**Analyste en gestion financière**

Sylvie Tousignant

**Gestionnaire de portefeuilles et du financement**

Jean-François Plante, CFA

**Gestionnaire principale – gestion financière des projets**

Ghislaine Cantin, CMA

**Analyste en comptabilité de gestion – projets**

Michel Théoret

**Conseiller corporatif – gestion financière des projets**

Daniel Trottier

**Commis en administration – projets**

Lyne Massue

## Table des matières

<b>Message du président du conseil d'administration et du directeur général</b> .....	<b>III</b>
<b>Membres du conseil d'administration</b> .....	<b>V</b>
<b>Trésorerie, planification et gestion financière des projets</b> .....	<b>V</b>
<b>Note liminaire</b> .....	<b>IX</b>
<b>Approche globale</b> .....	<b>2</b>
Évolution des dépenses annuelles totales.....	2
Point sur l'année 2003 .....	3
Présentation des dépenses en immobilisations 2004 à 2006 .....	5
<b>Approche sectorielle</b> .....	<b>7</b>
Répartition des dépenses d'investissement par secteur.....	8
Prévision des dépenses d'investissement 2004 – 2005 – 2006.....	10
Projets majeurs 2004 – 2005 – 2006.....	11
Programme d'entretien périodique majeur 2004 – 2005 – 2006 .....	14
<b>Réseau des autobus</b> .....	<b>20</b>
Autobus urbains .....	20
Véhicules de service .....	22
Maintien du patrimoine .....	22
<b>Réseau du métro</b> .....	<b>24</b>
Voitures de métro .....	24
Équipements et véhicules de travaux.....	25
Équipements fixes .....	25
Maintien du patrimoine et infrastructures .....	26
<b>Développement du service</b> .....	<b>28</b>
<b>Technologies de l'information et autres projets</b> .....	<b>30</b>
<b>Normes environnementales et de la santé et de la sécurité</b> .....	<b>32</b>
<b>Impacts financiers</b> .....	<b>34</b>
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette.....	35
Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation .....	36
<b>Fiches de projets</b> .....	<b>37</b>

### ***Note liminaire***

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

Les montants présentés par projet excluent les frais financiers.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

2004-2005-2006

## *Approche globale*

- *ÉVOLUTION DES DÉPENSES ANNUELLES TOTALES*
- *POINT SUR L'ANNÉE 2003*
- *PRÉSENTATION DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS 2004 À 2006*

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Approche globale

Pour la période 2004 à 2006, la STM prévoit investir une somme de 888,9 millions de dollars pour la réalisation de projets majeurs.

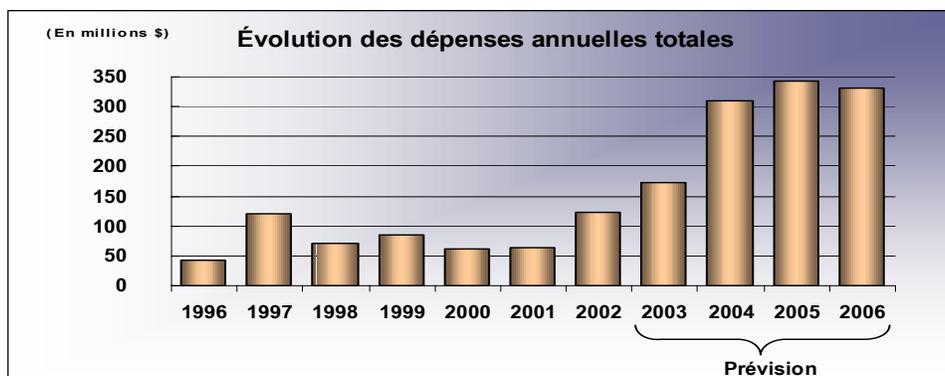
Parallèlement à ces investissements, elle consacrera 92,6 millions de dollars au Programme d'entretien périodique majeur (PEPM).

Catégories	2004	2005	2006	Total
<i>(en milliers de dollars)</i>				
Projets majeurs	275 990	308 437	304 455	888 882
PEPM comptant	14 000	14 000	14 000	42 000
PEPM emprunt	19 253	19 896	11 476	50 625
<b>Total PEPM</b>	<b>33 253</b>	<b>33 896</b>	<b>25 476</b>	<b>92 625</b>
<b>Grand total</b>	<b>309 243</b>	<b>342 333</b>	<b>329 931</b>	<b>981 507</b>

### Évolution des dépenses annuelles totales

Au cours de la période 1996 à 2003, la Société aura investi 738,3 millions de dollars dans son patrimoine à un rythme annuel moyen de 92,3 millions de dollars. Le montant total investi au cours de cette période dans les différents secteurs représente 8,4 % de la valeur de remplacement du patrimoine évalué à 8,8 milliards de dollars. Le principal mode de financement de la Société a été le recours à l'emprunt à long terme dans une proportion de 86,8 % des investissements réalisés.

De 2004 à 2006, la Société prévoit consacrer 981,5 millions de dollars dans le maintien et le renouvellement de ses actifs, dont 84,2 % de ce montant sera financé par emprunt. Les montants annuels prévus seront beaucoup plus élevés que par le passé. Ce changement de rythme est nécessaire pour faire face, entre autres, au vieillissement des installations du métro. Le Programme de maintien des équipements fixes – phase I (Réno-Systèmes), commencé en 2001, a dû ralentir en 2002 à cause des délais dans l'obtention des autorisations des subventions. Les dépenses des trois prochaines années seront donc accélérées afin de respecter l'échéancier prévu. De plus, la réception de 343 nouveaux autobus d'ici la fin de 2007, de même que le remplacement du système de vente et de perception, le Programme de rénovation des stations, des structures auxiliaires et du tunnel du métro (Réno-Stations - phase II), le réaménagement des voitures de métro MR-73, l'acquisition des nouvelles voitures de métro (MR-2005) ainsi que l'aménagement des voies réservées et des terminus contribueront à accroître les dépenses annuelles d'investissement.



### Point sur l'année 2003

#### Projets majeurs

En 2003, les dépenses d'investissement afférentes aux projets majeurs devraient atteindre 149,6 millions de dollars, soit 158,9 millions de dollars de moins que prévu. Les éléments suivants expliquent cette variation :

##### **Réseau des autobus (44,1 millions de dollars)**

Le retard dans la livraison des autobus à plancher surbaissé (139 véhicules reçus des 177 prévus) explique un écart de 15,4 millions de dollars. D'autre part, une révision des besoins en infrastructures au Réseau des autobus est présentement en cours, ce qui a nécessité le report de certains investissements pour un montant de plus de 25,2 millions de dollars. Également, le retard dans l'obtention des enveloppes budgétaires du Ministère des transports du Québec (MTQ) a obligé la Société à reporter ses projets de remplacement et d'acquisition de minibus urbains, évalués à 1,2 million de dollars. Le projet Amélioration de la fiabilité des autobus à plancher surbaissé présente un montant de 2,9 millions de dollars de moins que prévu et ce, à cause d'un décalage des interventions par rapport à la planification initiale. Toutefois, au Transport adapté, un montant de 0,6 million de dollars a été payé en 2003 alors que le budget était prévu en 2002.

##### **Réseau du métro (96,6 millions de dollars)**

Un montant de 59,9 millions de dollars lié au projet Réno-Systèmes est reporté dû à des retards dans la réalisation des travaux planifiés en 2003. Ces retards s'expliquent par les délais d'approbation des subventions.

La catégorie Équipements - véhicules présente une dépense moins élevée de 6,3 millions de dollars provenant principalement du projet Programme de remplacement des véhicules de service sur rails. Les délais d'obtention des autorisations et des modalités de subvention expliquent les retards de ce projet.

Un montant de 21,7 millions de dollars a été reporté au niveau des projets reliés au maintien du patrimoine du métro. Cet écart s'explique par le report du début des travaux du Programme de rénovation des stations, des structures auxiliaires et du tunnel du métro - Réno-Stations – phase II qui représente 14,5 millions de dollars. De plus, des travaux de rénovation seront reportés en 2004 et 2005 suite à une révision de la planification.

Finalement, un montant de 8,8 millions de dollars est reporté au niveau de la catégorie Maintien des équipements fixes. Deux projets justifient principalement cet écart, soit le remplacement des transformateurs aux BPC et l'amélioration de l'éclairage en tunnel.

##### **Développement du service (16,3 millions de dollars)**

Suite à un retard relié à l'octroi de contrats, le projet Vente et perception doit reporter un montant de 9,3 millions de dollars.

Dû aux délais d'autorisation de subventions, la Société se voit dans l'obligation de reporter des investissements de plus de 7 millions de dollars relativement à l'implantation de mesures préférentielles pour autobus ainsi qu'à l'optimisation des terminus et des points d'attente.

##### **Technologies de l'information et autres projets (1,9 million de dollars)**

Le projet SAP - Entretien accuse un retard suite à une révision des orientations du projet, ce qui justifie principalement cet écart.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Les dépenses reliées au PEPM devraient atteindre 22,6 millions de dollars en 2003, soit 6,3 millions de dollars de moins que budgétisées.

Un écart favorable de 1,8 million de dollars est prévu au comptant. Cet écart provient d'un exercice de rationalisation effectué par les opérations afin d'équilibrer le budget d'exploitation 2003.

Pour le volet emprunt, l'écart prévu est de 4,5 millions de dollars. Pour plusieurs projets, les autorisations permettant de débiter les travaux n'ont toujours pas été obtenues, par conséquent, ces sommes seront reportées à l'année suivante.

### Présentation des dépenses en immobilisations 2004 à 2006

#### Projets majeurs

Pour les trois prochaines années, la STM prévoit investir 888,9 millions de dollars dans les projets suivants :

##### Réseau des autobus

Les investissements au Réseau des autobus sont de 250,8 millions de dollars, soit 28,2 % des projets majeurs. L'acquisition de nouveaux autobus et l'amélioration de la fiabilité des autobus à plancher surbaissé (APS) représentent plus de 46,3 % des investissements requis au Réseau des autobus :

- le Programme de remplacement des autobus et minibus urbains : 117,3 millions de dollars;
- le réaménagement des infrastructures du Réseau des autobus incluant les travaux urgents aux centres Mont-Royal, Saint-Denis et Crémazie : 115,3 millions de dollars;
- le remplacement du système de radiocommunication des autobus : 18 millions de dollars;
- la finalisation de l'implantation du système ACCES au Transport adapté : 0,2 million de dollars.

##### Réseau du métro

Le métro de Montréal aura 37 ans en 2004. Le montant investi de 2004 à 2006 dans ses installations représente plus de 51,9 % des projets majeurs, soit un montant de 460,9 millions de dollars qui se détaille comme suit :

- le Programme Réno-Systèmes phases I et II : 278,6 millions de dollars;
- l'acquisition des voitures de métro MR-2005 : 68,2 millions de dollars;
- le Programme Réno-Stations – phase II : 39,6 millions de dollars;
- la rénovation et le réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73 : 30,8 millions de dollars;
- divers projets de maintien des équipements fixes du métro : 25,1 millions de dollars;
- le Programme de remplacement des véhicules de service sur rails : 9,5 millions de dollars;
- acquisition et rénovation de locaux administratifs : 5,6 millions de dollars;
- divers projets reliés à l'agrandissement de l'atelier de la voie : 3,5 millions de dollars.

##### Développement du service

Un montant de 154,4 millions de dollars sera investi au niveau du développement des services :

- l'implantation d'un système de vente et de perception : 115 millions de dollars;
- l'optimisation des terminus d'autobus et des points d'attente : 23,9 millions de dollars;
- l'implantation de mesures préférentielles : 12,3 millions de dollars;
- l'installation de tuiles avertissantes sur les quais du métro : 3,2 millions de dollars.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### **Technologies de l'information et autres projets**

Au cours des trois prochaines années, un montant de 22,8 millions de dollars sera injecté au niveau des technologies de l'information :

- l'implantation d'un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle SAEIC : 8,5 millions de dollars;
- l'implantation de SAP – trésorerie et entretien : 3,2 millions de dollars;
- le développement d'un système de formation en ligne e-learning : 1,6 million de dollars;
- le remplacement du système de gestion des accidents du travail et la mise à niveau de l'environnement de production de GESMAT : 1,6 million de dollars ;
- divers projets financés par le fonds de roulement : 7,9 millions de dollars.

### **Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)**

Les dépenses du Programme d'entretien périodique majeur atteindront 92,6 millions de dollars sur trois ans. Ces dépenses sont souvent récurrentes et généralement non admissibles à des subventions dans le cadre des programmes gouvernementaux.

L'enveloppe prévue se répartie comme suit :

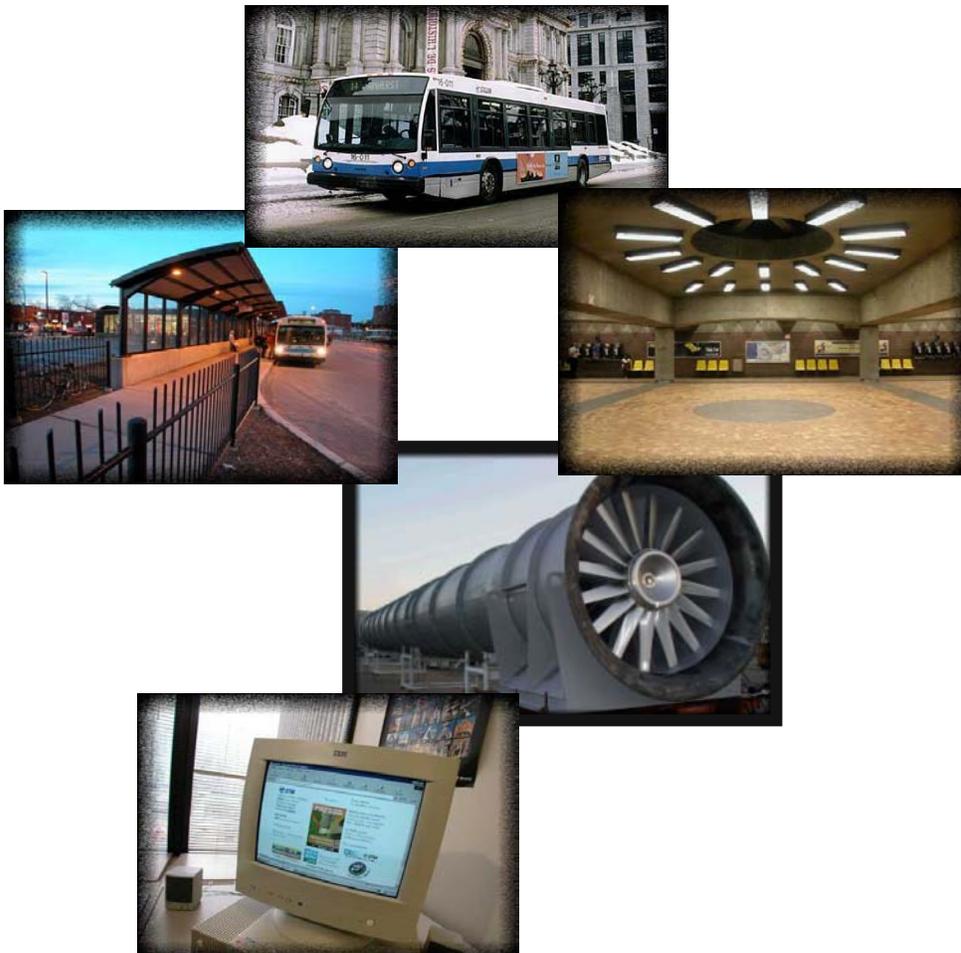
- 33 projets identifiés et financés par la portion emprunt du PEPM pour 50,6 millions de dollars;
- 58 projets identifiés se partagent l'enveloppe récurrente de la partie comptant du PEPM à raison de 14 millions de dollars pour chacune des trois années.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Approche sectorielle

- *RÉPARTITION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR*
- *PRÉVISION DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT 2004 – 2005 - 2006*
- *PROJETS MAJEURS 2004 – 2005 - 2006*
- *PROGRAMME D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR 2004 – 2005 - 2006*

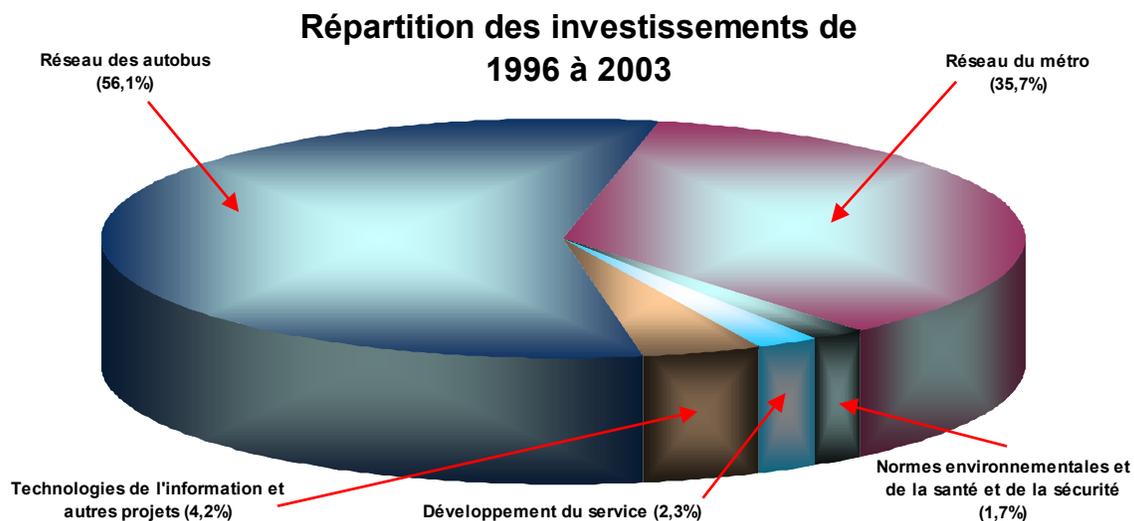


### Répartition des dépenses d'investissement par secteur

Afin de mieux mesurer les efforts de la STM quant à ses investissements passés et futurs, les projets du présent programme, tels que présentés dans les sections suivantes, ont été regroupés par secteur :

- le secteur du Réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus urbains et autres véhicules de service, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et le maintien du patrimoine lié au secteur du Réseau des autobus;
- le secteur du Réseau du métro regroupe l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de service et le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures reliés à ce secteur;
- le secteur du Développement du service englobe les projets qui permettront d'améliorer le service de façon significative par de nouveaux aménagements et de nouveaux équipements;
- le secteur des Technologies de l'information et autres projets présente les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information. De plus, ce secteur inclut divers projets financés par le fonds de roulement;
- le secteur des Normes environnementales et de la santé et de la sécurité comprend les dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations de façon à préserver la santé et la sécurité aussi bien de la clientèle que du personnel de la Société.

De 1996 à 2003, 91,8 % des dépenses d'investissement était dédiées aux réseaux des autobus et du métro. Avec l'acquisition des autobus urbains, le Réseau des autobus monopolisait, à lui seul, près de 56,1 % du budget des dépenses d'investissement.

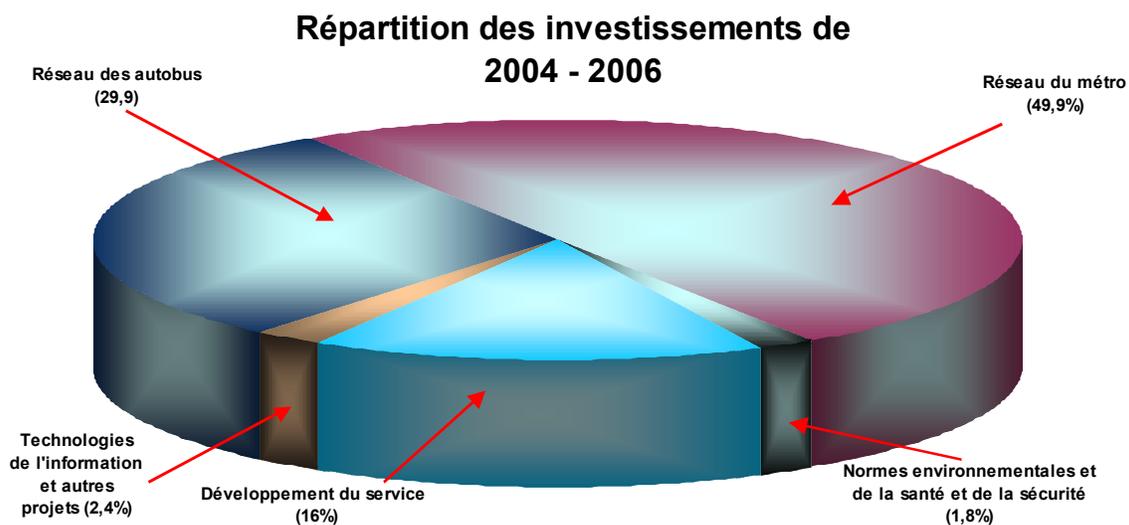


# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

De 2004 à 2006, la proportion des investissements consacrée aux réseaux des autobus et du métro diminuera à 79,8 %. De plus, on constate que la tendance s'est renversée puisque c'est le Réseau du métro qui utilise maintenant 49,9 % du budget. Ceci s'explique par le vieillissement du métro et de ses infrastructures nécessitant le développement de programmes, tels que Réno-Systèmes, Réno-Stations - phase II, l'acquisition des voitures de métro MR-2005 et le réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73.

Des réalisations de grande envergure prévues dans le secteur du Développement du service dont, entre autres, l'acquisition de nouveaux équipements de vente et de perception, feront croître la part des investissements qui lui seront consacrés à 16 %.



# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Prévision des dépenses d'investissement 2004 – 2005 – 2006

(en milliers de dollars)

Catégories de dépenses	Prévu 2003	2004	2005	2006	2007 - 2008	Total 2004-2006	Total 2004-2008
<b>Réseau des autobus</b>							
Projets majeurs	67 104	41 879	100 754	108 167	100 418	250 800	351 218
Entretien périodique majeur - comptant	3 417	2 813	4 107	4 046	7 200	10 966	18 166
Entretien périodique majeur - emprunt	6 328	10 161	13 911	7 863	1 705	31 935	33 640
<b>Total secteur</b>	<b>76 849</b>	<b>54 853</b>	<b>118 772</b>	<b>120 076</b>	<b>109 323</b>	<b>293 701</b>	<b>403 024</b>
<b>Réseau du métro</b>							
Projets majeurs	61 305	195 193	121 313	144 403	417 390	460 909	878 299
Entretien périodique majeur - comptant	6 153	7 020	6 596	6 350	12 200	19 966	32 166
Entretien périodique majeur - emprunt	2 588	4 987	2 481	1 461	1 002	8 929	9 931
<b>Total secteur</b>	<b>70 046</b>	<b>207 200</b>	<b>130 390</b>	<b>152 214</b>	<b>430 592</b>	<b>489 804</b>	<b>920 396</b>
<b>Développement du service</b>							
Projets majeurs	8 034	27 131	77 977	49 289	5 000	154 397	159 397
Entretien périodique majeur - comptant	150	750	803	839	1 400	2 392	3 792
Entretien périodique majeur - emprunt							
<b>Total secteur</b>	<b>8 184</b>	<b>27 881</b>	<b>78 780</b>	<b>50 128</b>	<b>6 400</b>	<b>156 789</b>	<b>163 189</b>
<b>Technologies de l'information et autres projets</b>							
Projets majeurs	13 144	11 787	8 393	2 596	4 595	22 776	27 371
Entretien périodique majeur - comptant		376				376	376
Entretien périodique majeur - emprunt	147						
<b>Total secteur</b>	<b>13 291</b>	<b>12 163</b>	<b>8 393</b>	<b>2 596</b>	<b>4 595</b>	<b>23 152</b>	<b>27 747</b>
<b>Normes environnementales et de la santé et de la sécurité</b>							
Projets majeurs							
Entretien périodique majeur - comptant	2 487	3 041	2 494	2 765	7 200	8 300	15 500
Entretien périodique majeur - emprunt	1 366	4 105	3 504	2 152		9 761	9 761
<b>Total secteur</b>	<b>3 853</b>	<b>7 146</b>	<b>5 998</b>	<b>4 917</b>	<b>7 200</b>	<b>18 061</b>	<b>25 261</b>
<b>Tous les secteurs</b>							
Projets majeurs	149 587	275 990	308 437	304 455	527 403	888 882	1 416 285
Entretien périodique majeur - comptant	12 207	14 000	14 000	14 000	28 000	42 000	70 000
Entretien périodique majeur - emprunt	10 429	19 253	19 896	11 476	2 707	50 625	53 332
<b>Grand total</b>	<b>172 223</b>	<b>309 243</b>	<b>342 333</b>	<b>329 931</b>	<b>558 110</b>	<b>981 507</b>	<b>1 539 617</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Projets majeurs 2004 – 2005 – 2006

<i>(en milliers de dollars)</i>			Taux de	Prévu				Total	Total	
R/E	No projet	Description du projet	subvention	2003	2004	2005	2006	2007-2008	2004-2006	2004-2008
<b>Réseau des autobus</b>										
<b>Autobus urbains</b>										
CA-118	201111	Remplacement des autobus urbains 2003-2007 et amélioration de la fiabilité des APS en service	50,0%	62 303	36 771	42 856	36 645	60 574	116 272	176 846
R-016	350005	Remplacement de minibus urbains	50,0%		480				480	480
	350005-01	Acquisition de minibus urbains	50,0%			500			500	500
	721759	Remplacement du système de radiocommunication des autobus			1 000	8 500	8 500		18 000	18 000
<b>Sous-total</b>				<b>62 303</b>	<b>38 251</b>	<b>51 856</b>	<b>45 145</b>	<b>60 574</b>	<b>135 252</b>	<b>195 826</b>
<b>Maintien du patrimoine - autobus</b>										
	358540	Travaux d'urgence de l'atelier Crémazie			700				700	700
R-007	636369	Travaux d'urgence au garage Mont-Royal			800	800			1 600	1 600
	922310	Travaux d'urgence au garage Saint-Denis			525				525	525
		Réaménagement des infrastructures du Réseau des autobus	75,0%		1 336	48 098	63 022	39 844	112 456	152 300
<b>Sous-total</b>					<b>3 361</b>	<b>48 898</b>	<b>63 022</b>	<b>39 844</b>	<b>115 281</b>	<b>155 125</b>
<b>Transport adapté</b>										
CA-106	530866	Remplacement du système ACCÈS	75,0%	4 801	267				267	267
<b>Sous-total</b>				<b>4 801</b>	<b>267</b>				<b>267</b>	<b>267</b>
<b>Total du secteur</b>				<b>67 104</b>	<b>41 879</b>	<b>100 754</b>	<b>108 167</b>	<b>100 418</b>	<b>250 800</b>	<b>351 218</b>

### Réseau du métro

<b>Entretien des voitures</b>										
	683169	Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73	75,0%		7 411	13 971	9 434	2 512	30 816	33 328
<b>Sous-Total</b>					<b>7 411</b>	<b>13 971</b>	<b>9 434</b>	<b>2 512</b>	<b>30 816</b>	<b>33 328</b>
<b>Maintien des équipements fixes - divers projets</b>										
CA-109	721128	Remplacement des chargeurs et des batteries - Poste de signalisation (Modifié par R-012)	75,0%	336	847	847	534		2 228	2 228
	721732	Échelles d'évacuation	75,0%		933				933	933
	721733	Lampes-témoins		306	352				352	352
CA-109	721603	Réfection des connexions inductives J.S. (Modifié par R-012)	75,0%	630	630	630	918		2 178	2 178
CA-58	9171580	Remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse	75,0%	983	126				126	126
CA-109	9211018	Remplacement des transformateurs aux BPC (Modifié par R-012)	75,0%	1 880	6 440	515	200		7 155	7 155
CA-109	9220736	Remplacement des onduleurs et des batteries à Providence (Modifié par R-012)	75,0%	640		30			30	30
CA-109	9230557	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase I (Modifié par R-012)	75,0%	385	2 019	1 895			3 914	3 914
CA-109	9230558	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase II (Modifié par R-012)	75,0%	408	1 980	2 905	1 210		6 095	6 095
CA-52	998015	Remplacement des relais ACEC (Modifié par R-021)	75,0%	1 139	1 209	443			1 652	1 652
CA-52	9980205	Remplacement des relais DI/DT (modifié par R-021)	75,0%	267	47				47	47
CA-52	9980345	Implantation de zones-test à microprocesseur (Modifié par R-021)	75,0%	232	175	164			339	339
<b>Sous-total</b>				<b>7 206</b>	<b>14 758</b>	<b>7 429</b>	<b>2 862</b>		<b>25 049</b>	<b>25 049</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Projets majeurs 2004 – 2005 – 2006 (suite)

(en milliers de dollars)			Taux de	Prévu				Total	Total	
R/E	No projet	Description du projet	subvention	2003	2004	2005	2006	2007-2008	2004-2006	2004-2008
<b>Programme de maintien des équipements fixes phase I - Réno-Systèmes</b>										
		Programme de contrôle de trains	75,0%			2 000	17 000	74 600	19 000	93 600
	9290000-01	Réno-Systèmes phase I (Modifié par R-013)	87,5%	49 507	141 247	69 461	4 995	1 392	215 703	217 095
	9290000-02	Réno-Systèmes phase II	75,0%				43 870	94 340	43 870	138 210
<b>Sous-total</b>				<b>49 507</b>	<b>141 247</b>	<b>71 461</b>	<b>65 865</b>	<b>170 332</b>	<b>278 573</b>	<b>448 905</b>
<b>Équipements - véhicules</b>										
		Frais d'étude, plans et devis, ingénierie pour l'acquisition des MR-2005	75,0%		8 383	7 116	2 998	8 594	18 497	27 091
		Acquisition des MR-2005	75,0%			1 722	48 010	211 747	49 732	261 479
	721783	Achat de 7 nouvelles plates-formes de 20 pieds	75,0%		543				543	543
R-003	890877	Achat de deux aspirateurs sur rails	75,0%	1 860						
R-004	890877-01	Programme de remplacement des véhicules de service sur rails	75,0%		4 000	3 800	1 015	1 460	8 815	10 275
	890877-02	Balai d'aiguillage	75,0%		150				150	150
<b>Sous-total</b>				<b>1 860</b>	<b>13 076</b>	<b>12 638</b>	<b>52 023</b>	<b>221 801</b>	<b>77 737</b>	<b>299 538</b>
<b>Maintien du patrimoine - métro et infrastructures</b>										
R-027	634370	Programme Réno-Stations phase II	75,0%		11 100	14 296	14 219	22 745	39 615	62 360
R-004	721621	Agrandissement de l'atelier de la voie	75,0%	2 237	1 513				1 513	1 513
	749794-00	Réaménagement de l'atelier d'entretien des véhicules de travaux. Atelier GR	75,0%		1 981				1 981	1 981
R-018	9249324	Acquisition et rénovation de locaux administratifs		495	4 107	1 518			5 625	5 625
<b>Sous-total</b>				<b>2 732</b>	<b>18 701</b>	<b>15 814</b>	<b>14 219</b>	<b>22 745</b>	<b>48 734</b>	<b>71 479</b>
<b>Total du secteur</b>				<b>61 305</b>	<b>195 193</b>	<b>121 313</b>	<b>144 403</b>	<b>417 390</b>	<b>460 909</b>	<b>878 299</b>

### Développement du service

<b>Voies réservées et terminus</b>										
CA-113	350001	Implantation de mesures préférentielles pour autobus phase I	75,0%	1 352	3 345				3 345	3 345
CA-113	350001-01	Implantation de mesures préférentielles pour autobus phase II	75,0%			2 455			2 455	2 455
	350001-02	Implantation de mesures préférentielles pour autobus phase III	75,0%			2 500	4 000	5 000	6 500	11 500
CA-113	350002	Optimisation des terminus et des points d'attente phase I	75,0%	1 611	1 611	1 500			3 111	3 111
CA-113	350002-01	Optimisation des terminus et des points d'attente phases II et III	75,0%			2 371	1 149		3 520	3 520
	350004-01	Amélioration de l'accessibilité au Réseau du métro - Tuiles avertissantes	75,0%		600	600	2 040		3 240	3 240
	350002-02	Terminus d'autobus de la station de métro Lionel-Groulx	75,0%			2 225	15 000		17 225	17 225
<b>Sous-total</b>				<b>2 963</b>	<b>5 556</b>	<b>11 651</b>	<b>22 189</b>	<b>5 000</b>	<b>39 396</b>	<b>44 396</b>
<b>Équipements</b>										
R-010	18503	Système de vente et de perception		5 071	21 575	66 326	27 100		115 001	115 001
<b>Sous-total</b>				<b>5 071</b>	<b>21 575</b>	<b>66 326</b>	<b>27 100</b>		<b>115 001</b>	<b>115 001</b>
<b>Total du secteur</b>				<b>8 034</b>	<b>27 131</b>	<b>77 977</b>	<b>49 289</b>	<b>5 000</b>	<b>154 397</b>	<b>159 397</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Projets majeurs 2004 – 2005 – 2006 (suite)

<i>(en milliers de dollars)</i>			Taux de	Prévu				Total	Total
R/E	No projet	Description du projet	subvention	2003	2004	2005	2006	2007-2008	2004-2008
<b>Technologies de l'information et autres projets</b>									
<b>Technologies de l'information</b>									
		Mise à niveau de l'environnement de production GESMAT			353				353
	230880	Remplacement du système de gestion des accidents du travail			1 040	235			1 275
	350007	Implantation d'un système de formation en ligne e-learning				1 248	297		1 545
R-025	530869-01	Implantation de SAP - Entretien		4 298	2 442				2 442
	530869-02	Implantation SAP - Trésorerie			379	406			785
CA-110	598002-02	SCAD autobus à plancher surbaissé		728					
CA-117	901998	SALSA (modifié par le R-026)		4 870	1 039				1 039
R-026	901999	SAEIC phase II		1 848	3 005	4 295	168		7 468
<b>Sous-total</b>				<b>11 744</b>	<b>8 258</b>	<b>6 184</b>	<b>465</b>		<b>14 907</b>
<b>Autres projets</b>									
		Divers projets financés par le fonds de roulement		1 400	3 529	2 209	2 131	4 595	7 869
<b>Sous-total</b>				<b>1 400</b>	<b>3 529</b>	<b>2 209</b>	<b>2 131</b>	<b>4 595</b>	<b>7 869</b>
<b>Total du secteur</b>				<b>13 144</b>	<b>11 787</b>	<b>8 393</b>	<b>2 596</b>	<b>4 595</b>	<b>22 776</b>
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>149 587</b>	<b>275 990</b>	<b>308 437</b>	<b>304 455</b>	<b>527 403</b>	<b>888 882</b>
									<b>1 416 285</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Programme d'entretien périodique majeur 2004 – 2005 – 2006

(en milliers de dollars)

R/E	No. projet	Description du projet	Emprunt 2004	Comptant 2004	Emprunt 2005	Comptant 2005	Emprunt 2006	Comptant 2006	2007-2008
<b>Réseau des autobus</b>									
<b>Autobus urbains</b>									
	101500	Programme additionnel de réparation majeure des moteurs d'autobus		615					
	820773	Modules		150					
	1501059	Capteur de brouillard d'huile autobus Classic		300					
	5102040-01	Programme de remplacement des feux de gabarit - APS		168					
	5102047	Modification des détecteurs de mouvement des portes arrières - APS				91		94	
	5202064	Programme de réparation des planchers qui décollent - APS		509		3 029			
	5202074	Programme de réfection des fenêtres passagers - Classic		200					
	5202081	Conversion des sièges Recaro par des USSC		340		355		371	388
	5302130	Programme de remplacement préventif de composantes (PRAB)- Classic		214		181			
		Nouvelles initiatives						2 722	6 812
<b>Sous-total</b>				<b>2 496</b>		<b>3 656</b>		<b>3 187</b>	<b>7 200</b>
<b>Véhicules de service</b>									
	818428-00	Ajout de nouveaux véhicules de service	197						
R-014	5002052	Remplacement de véhicules de service	2 276		2 540		2 836		
<b>Sous-total</b>			<b>2 473</b>		<b>2 540</b>		<b>2 836</b>		
<b>Équipements et outillage</b>									
R-040	5202070	Remplacement d'équipements de production	982		1 062		1 333		1 705
R-040	5202080	Outillage spécialisé - APS 21 et +	515		549				
R-040	5202082	Outillage spécialisé - APS 16-17-18	180		191				
<b>Sous-total</b>			<b>1 677</b>		<b>1 802</b>		<b>1 333</b>		<b>1 705</b>
<b>Maintien du patrimoine - autobus</b>									
	568318	Remplacement des plafonds acoustiques		92		50		634	
	700715	Travaux urgents en plomberie		225		225		225	
	823993-00	Remplacement des panneaux de contrôle de portes (divers bâtiments)				176			
R-002	562124	Programme de remplacement des vérins	870		3 490		1 122		
R-005	561908	Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements	2 400		2 072		290		
R-005	562137	Programme de réfection des systèmes CVAC	2 200		3 223		2 282		
R-020	562140-01	Remplacements d'équipements (atelier Villeray et centres de transport)	205		116				
R-020	568315	Programme de réfection des planchers et des marches d'escaliers	336		668				
<b>Sous-total</b>			<b>6 011</b>	<b>317</b>	<b>9 569</b>	<b>451</b>	<b>3 694</b>	<b>859</b>	
<b>Total du secteur</b>			<b>10 161</b>	<b>2 813</b>	<b>13 911</b>	<b>4 107</b>	<b>7 863</b>	<b>4 046</b>	<b>8 905</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Programme d'entretien périodique majeur 2004 – 2005 – 2006 (suite)

(en milliers de dollars)			Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant	
R/E	No projet	Description du projet	2004	2004	2005	2005	2006	2006	2007-2008
		<b>Réseau du métro</b>							
		<b>Entretien des voitures</b>							
	682018	Remplacement des composantes du système de portes des voitures MR-63		514		537		561	411
	682174	Remplacement des blocs LPP MR-63		254					
	682176	Modification de la ligne 36 sur les voitures		491		514		653	1 269
	683030	Étude et remise en état des composants électroniques		603		504		206	440
	683032	Modification et réparation des bogies et des caisses		1 441		1 411		852	674
	683168	Remplacement des caoutchoucs de portes MR-73		96					
	684037	Modification des têtes électriques MR-63		110					
	684038	Remplacement des accumulateurs MR-73				74			82
	754945-2	Installation d'un diffuseur d'annonce des stations dans les MR-63	520						
	830792	Système contrôle des trains (RM8)				1 365		1 141	2 118
CA-31	171360	Rénovation des voitures MR-63	122		87		91		170
	<b>Sous-total</b>		<b>642</b>	<b>3 509</b>	<b>87</b>	<b>4 405</b>	<b>91</b>	<b>3 413</b>	<b>5 164</b>
		<b>Équipements fixes du métro</b>							
	449041	Installations électriques du réseau initial		60					
	710982-09	Remplacement de ballasts - Phase IV - Tour G.R.		196					
	720955	Modification des boîtiers de signalisation		276		288		300	
	721553	Réfection du raccordement ligne-5		113		117			
	721711	Réfection des équipements du raccordement ligne 1 à ligne 4	190		198				
	721775	Modernisation des escaliers mécaniques O & K	306		484		506		832
	721778	Fosses de pompages		58		60		63	
	721779	Remplacement des ballasts de marque Conic		64					
	721784	Modifications ou réparations des pistes, barres de guidage et compactage du ballast dans tout le faisceau Youville		71					
	721819	Établissement de la double coupure sur les contrôleurs d'aiguilles		115		111			
	721822	Rétablissement du parc de réserve- tiroirs de signalisation		66		53			
	721824	Remplacement de l'alimentation des luminaires de quais	887		700				
	721826	Remplacement d'hélices de ventilateur		99		42			
	721830	Ajustement technique des escaliers mécaniques CNIM 1	250		250		150		
	730522	Réfection du chemin de roulement		357		372		389	
CA-112	721712	Balais pour les escaliers mécaniques Vickers	280		110				
		Nouvelles initiatives						1 622	6 806
	<b>Sous-total</b>		<b>1 913</b>	<b>1 475</b>	<b>1 742</b>	<b>1 043</b>	<b>656</b>	<b>2 374</b>	<b>7 638</b>
		<b>Équipements - véhicules</b>							
	683179	Amélioration du train dépoussiéreur		208					
	<b>Sous-total</b>			<b>208</b>					

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Programme d'entretien périodique majeur 2004 – 2005 – 2006 (suite)

(en milliers de dollars)			Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant	
R/E	No projet	Description du projet	2004	2004	2005	2005	2006	2006	2007-2008
<b>Réseau du métro</b>									
<b>Maintien du patrimoine - métro et infrastructures</b>									
	350003	Travaux chez les locataires du métro		165		200		200	
	561919	Programme de restauration des œuvres d'art		174		211		116	
	562136	Programme d'inspection du patrimoine immobilier		482		472		247	400
	570162-04	Amélioration de l'éclairage à divers endroits - plateau Youville		245		265			
	700714-00	Étude sur l'état des œuvres d'art dans le Réseau du métro		65					
	721829	Éclairage d'urgence en tunnel du réseau initial		104					
	777651	Ajout de la voie B+ et aménagement de nouveaux vestiaires - hommes et femmes	1 163						
	807368	Corridor Bell - station Bonaventure		243					
	823980-00	Réfection des murs et des fissures - station Berri-UQAM	303						
	824002-00	Isolation de la tuyauterie contre le gel - divers points d'eau		200					
	824004-00	Remplacement des chauffe-eau - diverses stations	79		82		86		
	824006-00	Réfection de la détection incendie et gicleurs - Voie de raccordement ligne 5		150					
R-005	562127	Programme de réfection des toitures	646		489		204		
R-020	568316	Programme de réfection de fenestration, portes et cadres			81		424		
R-039	721722	Aménagement de l'atelier de la voie	241						
<b>Sous-total</b>			<b>2 432</b>	<b>1 828</b>	<b>652</b>	<b>1 148</b>	<b>714</b>	<b>563</b>	<b>400</b>
<b>Total du secteur</b>			<b>4 987</b>	<b>7 020</b>	<b>2 481</b>	<b>6 596</b>	<b>1 461</b>	<b>6 350</b>	<b>13 202</b>
<b>Développement du service</b>									
<b>Voies réservées et terminus</b>									
	361001	Accessibilité aux personnes en fauteuil roulant		100		176		184	
	361002	Programme d'entretien majeur des abribus et mobiliers urbains		500		627		655	
CA-113	350002	Optimisation des terminus et des points d'attente phase I		150					1 400
		Nouvelles initiatives							
<b>Sous-total</b>				<b>750</b>		<b>803</b>		<b>839</b>	<b>1 400</b>
<b>Total du secteur</b>				<b>750</b>		<b>803</b>		<b>839</b>	<b>1 400</b>
<b>Technologies de l'information et autres projets</b>									
<b>Technologies de l'information</b>									
	101550	Système kilo-carburant		376					
<b>Sous-total</b>				<b>376</b>					
<b>Total du secteur</b>				<b>376</b>					

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Programme d'entretien périodique majeur 2004 – 2005 – 2006 (suite)

(en milliers de dollars)		Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant	Emprunt	Comptant		
R/E	No projet	Description du projet	2004	2004	2005	2005	2006	2006	2007-2008
<b>Normes environnementales de la santé et de la sécurité</b>									
<b>Normes environnementales</b>									
	562131	Enlèvement et remplacement des produits à base d'amiante		475		425			
	566429-02	Remplacement des réservoirs d'huile usée - C.T. Saint-Laurent			370				
	566438	Remplacement des couvercles, des échelles d'accès et des chicanes aux équipements de pré-traitement		119					
	721709	Poste de ventilation des prolongements	1 009		1 054		1 101		
	766243-00	Aménagement du terrain des matières dangereuses plateau Youville		56					
	5302106	Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement	755		490				
		Nouvelles initiatives						1 262	7 200
	<b>Sous-total</b>		<b>1 764</b>	<b>650</b>	<b>1 914</b>	<b>425</b>	<b>1 101</b>	<b>1 262</b>	<b>7 200</b>
<b>Santé et sécurité</b>									
	561917	Programme de nettoyage des systèmes de ventilation - divers bâtiments		500		600		603	
	561918	Nettoyage, désinfection et réfection des sous-quais et des tunnels de services		468		593		500	
	598580-00	Réaménagement à la sérigraphie		151					
	711478-00	Remplacer le panneau d'alarme incendie - station Viau	101						
	721820	Divers travaux dans les PSD		263		46			
	721831	Protection de la barre de guidage		350		350			
	731108	Modifications ergonomiques des équipements et outils		58		60			
	773095-02	Installation de service pour le lavage de vitres et le remplacement de l'éclairage - diverses stations			533				
	805273-00	Remplacement des unités centrales d'éclairage d'urgence divers centres	251						
	823983-00	Centre de transport Saint-Denis et ses installations connexes - Réseau des autobus	524						
	824000-00	Remplacement des soupapes des points d'eau - tunnel	616		643		672		
	832025-00	Ajout d'éclairage - diverses arrières-gares		150					
	832936-00	Remplacement des panneaux d'alarme incendie réseau des prolongements	347		415		379		
	841169	Installation de services pour les équipements CVAC		51		120		100	
	5102000	Projets santé - sécurité		400		300		300	
R-039	334918-01	Achat et installation d'équipements de traitement de l'air pour la chambre de sablage	502						
	<b>Sous-total</b>		<b>2 341</b>	<b>2 391</b>	<b>1 591</b>	<b>2 069</b>	<b>1 051</b>	<b>1 503</b>	
	<b>Total du secteur</b>		<b>4 105</b>	<b>3 041</b>	<b>3 504</b>	<b>2 494</b>	<b>2 152</b>	<b>2 765</b>	<b>7 200</b>
<b>GRAND TOTAL</b>			<b>19 253</b>	<b>14 000</b>	<b>19 896</b>	<b>14 000</b>	<b>11 476</b>	<b>14 000</b>	<b>30 707</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### *Réseau des autobus*

- *AUTOBUS URBAINS*
- *VÉHICULES DE SERVICE*
- *MAINTIEN DU PATRIMOINE*

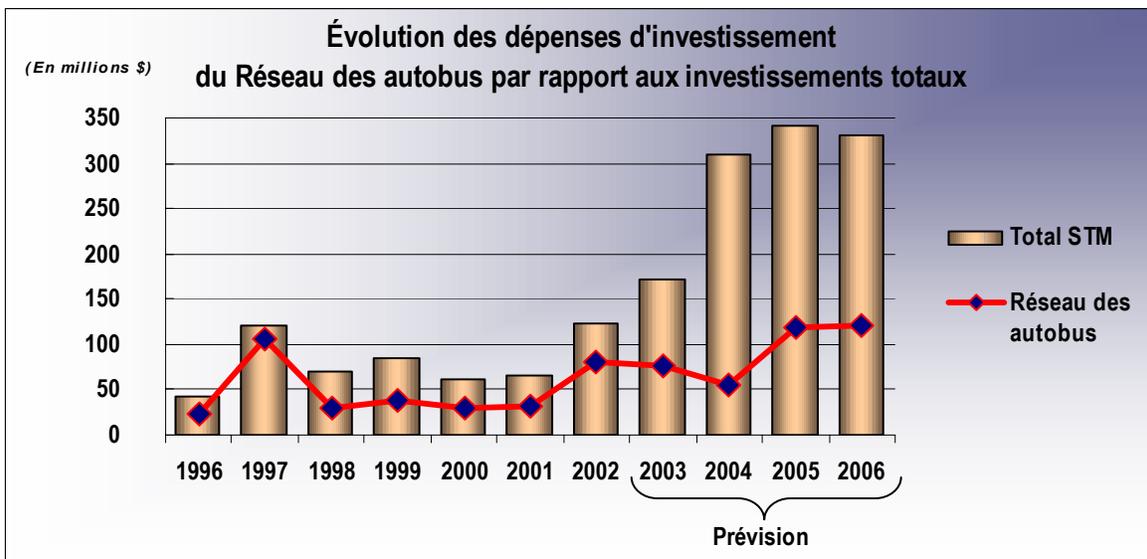


### Réseau des autobus

De 1996 à 2003, le secteur du Réseau des autobus a représenté 56,1 % des dépenses totales en immobilisations. Pendant cette période, environ 414,6 millions de dollars ont été investis dans ce secteur.

Plus spécifiquement, les déboursés reliés à l'acquisition des nouveaux autobus ont totalisé 370,1 millions de dollars, soit 89,3 % des dépenses totales du secteur. Le solde des investissements a été consacré à l'entretien du parc de véhicules, essentiellement, la réfection de la carrosserie des autobus non couverts par les garanties prolongées, le renouvellement du parc de véhicules de service, le renouvellement des équipements nécessaires à l'entretien des autobus et le patrimoine immobilier.

Au cours des trois prochaines années, 293,7 millions de dollars seront injectés au Réseau des autobus, soit 29,9 % des dépenses d'immobilisations totales de la Société. Ce ratio a beaucoup diminué comparativement aux années précédentes en raison des sommes importantes à investir au Réseau du métro. L'acquisition de minibus et d'autobus urbains représente 49,2 % des investissements prévus pour ce secteur, la réfection du patrimoine immobilier utilise 46,4 % et le reste est investi dans le remplacement de véhicules de service, les programmes d'entretien de la flotte d'autobus et le remplacement des équipements et d'outillage nécessaires à cet entretien. Le recours à l'emprunt demeure le principal mode de financement du secteur et représente environ 96,3 % des déboursés, le solde étant financé par l'enveloppe du PEPM comptant.



### Autobus urbains

#### Achat

L'achat d'autobus à plancher surbaissé constitue un investissement majeur pour la Société. Il s'agit de répondre à deux objectifs, soit le maintien du parc et l'amélioration de l'accessibilité. Ce modèle d'autobus a été retenu, entre autres, pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées qui représentent une part de plus en plus importante de la population.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

Entre 2004 et 2008, la Société investira 176,8 millions de dollars (116,3 millions de dollars pour 2004-2006) pour le remplacement de 343 véhicules et pour l'amélioration de la fiabilité des autobus. La livraison de 115 nouveaux véhicules en 2004 permettra d'éliminer d'ici la fin de 2004 les véhicules âgés de plus de 16 ans.

La STM dispose dans son parc de sept minibus urbains pour desservir les secteurs à faible achalandage ainsi que ceux où les autobus urbains ne peuvent accéder. Au cours de l'année 2004, la STM disposera des sept minibus actuels et les remplacera par seulement quatre nouveaux véhicules pour desservir que la ligne 251 Ste-Anne. De plus, en 2005 la Société procédera à l'acquisition de quatre nouveaux minibus qui permettront d'optimiser l'utilisation de la flotte de véhicules (autobus urbains et minibus) et de répondre à de nouveaux besoins de service.

### Entretien

Afin de pouvoir atteindre un objectif de durée de vie utile de 16 ans tout en assurant un service fiable et sécuritaire, la STM applique un programme d'entretien qui prévoit des révisions et des réparations courantes. Au niveau du PEPM, un montant de 9,3 millions de dollars sera affecté à l'entretien du parc d'autobus pour les trois prochaines années. Les ressources financières investies dans l'achat et l'entretien permettront d'atteindre les objectifs fixés, soit de minimiser le nombre de véhicules âgés de plus de 16 ans et de maintenir l'âge moyen du parc autour de huit ans. De plus, les nouveaux véhicules bénéficient d'une garantie prolongée, ce qui devrait aussi contribuer à diminuer les coûts d'entretien.

### Évolution du parc d'autobus

Année	Nombre d'autobus	Km parcourus (en millions)
1997	1 550	72,9
1998	1 595	72,4
1999	1 600	72,4
2000	1 600	70,6
2001	1 600	70,4
2002	1 590	70,8
2003 (prévision)	1 590	71,1

### Type d'autobus

Modèles	Nombre prévu au 31 déc. 2003	% du parc
Classic	798	50,2 %
Plancher surbaissé	792	49,8 %

### Âge des véhicules

Année	Parc actif Nombre de véhicules	Parc actif Âge moyen des véhicules	Parc actif Nombre de véhicules de plus de 16 ans
1997	1 550	7,48	191
1998	1 595	7,55	124
1999	1 600	7,84	178
2000	1 600	8,85	238
2001	1 600	8,49	231
2002	1 590	8,22	86
2003 (prévision)	1 590	7,65	10
2004	1 590	7,63	0
2005	1 590	8,09	0
2006	1 590	8,36	0

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Véhicules de service

La Société possède également un parc de véhicules de service. Ce parc est constitué de 418 véhicules, dont des mini-fourgonnettes, des véhicules-outils, des camions, des véhicules d'atelier et des véhicules spécialisés. Depuis 1990, le renouvellement de ce parc se fait par le programme de remplacement qui tient compte du kilométrage, de l'état de la carrosserie, de la condition mécanique, des coûts d'entretien, du type d'utilisation et du nombre de véhicules disponibles.

L'investissement total requis par le programme, financé par emprunt, sera de 7,8 millions de dollars, soit 2,5 millions de dollars en 2004, 2,5 millions de dollars en 2005 et 2,8 millions de dollars en 2006.

### Maintien du patrimoine

La Société possède huit centres de transport et un centre d'entretien majeur des autobus, tel que décrit dans le tableau ci-dessous.

La STM prévoit investir un montant de 176 millions de dollars au niveau des infrastructures du Réseau des autobus de 2004 à 2008, dont 136,2 millions de dollars seront dépensés entre 2004 et 2006.

Un projet est présentement à l'étude à la Société et vise à revoir l'ensemble des infrastructures du Réseau des autobus. Le montant présenté aux projets majeurs 2004 à 2006 est de 115,3 millions de dollars et servira principalement à la construction de nouveaux bâtiments, à l'agrandissement et la rénovation d'espaces existants et à effectuer certains travaux d'urgence afin de maintenir les actifs en bon état.

Au Programme d'entretien périodique majeur, le montant prévu pour 2004 à 2006 est de 20,9 millions de dollars. De ce montant, 4,8 millions de dollars servira au Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements. Le Programme de remplacement des vérins nécessitera un investissement de 5,5 millions de dollars et 7,7 millions de dollars seront consacrés au Programme de réfection des systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé. Finalement, un montant de 2,9 millions de dollars est prévu pour pallier à l'exécution de travaux urgents.

<b>Centre de transport</b>	<b>Année de construction / Rénovations majeures</b>	<b>Année d'agrandissement</b>	<b>Utilisation</b>
Mont-Royal	1928	1937	Centre de transport
Atelier Crémazie	1948	1956	Centre d'entretien majeur
Frontenac	1948	1957	Centre de transport
Saint-Michel	1956/1993		Centre de transport
Saint-Denis	1958		Centre de transport
Legendre	1973		Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
Saint-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### *Réseau du métro*

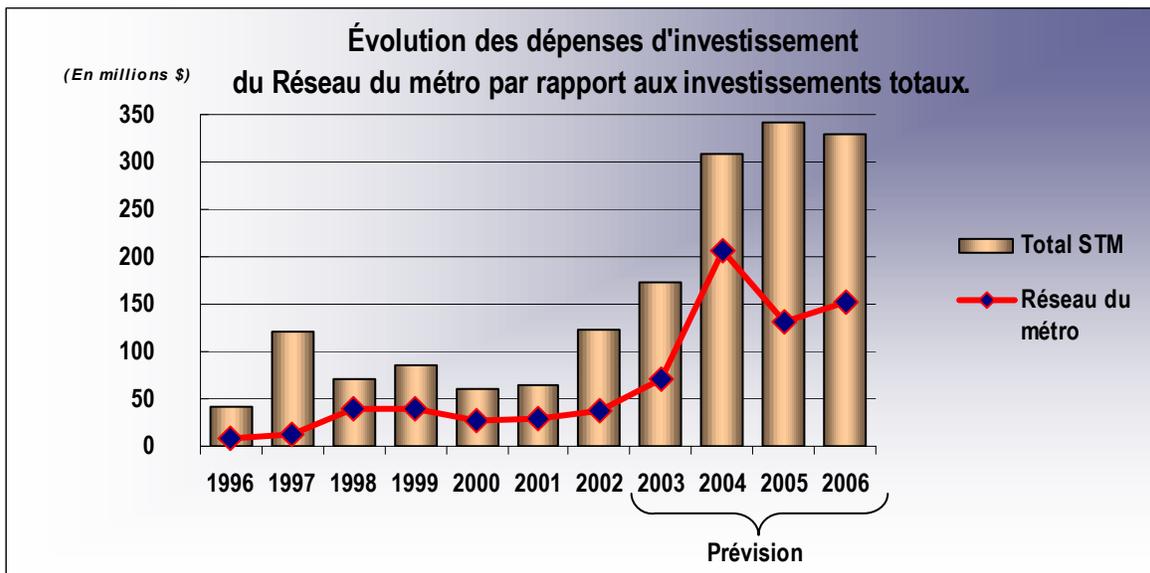
- *VOITURES DE MÉTRO*
- *ÉQUIPEMENTS ET VÉHICULES DE TRAVAUX*
- *ÉQUIPEMENTS FIXES*
- *MAINTIEN DU PATRIMOINE ET INFRASTRUCTURES*



### Réseau du métro

Pour la période 1996 à 2003, les investissements dans le secteur du Réseau du métro ont représenté 35,7 % des dépenses en immobilisations de la Société, soit 263,7 millions de dollars. Les dépenses d'investissement reliées aux équipements fixes du métro ont été de 135,3 millions de dollars, soit 51,3 % des dépenses totales du secteur. Le maintien du patrimoine a nécessité des investissements de plus de 89,5 millions de dollars, soit l'équivalent de 33,9 % des dépenses. Finalement, des investissements de l'ordre de 6,2 millions de dollars ont été dédiés aux véhicules de service (2,3 %) tandis que 32,7 millions de dollars ont été destinés aux voitures de métro (12,4 %).

Au cours des trois prochaines années, la Société investira dans ce secteur 489,8 millions de dollars, soit 49,9 % des dépenses totales en immobilisations. Ces investissements se répartissent principalement entre les Programmes Réno-Systèmes, Réno-Stations - phase II, l'acquisition des voitures de métro MR-2005 et le réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73. Avec la venue des programmes d'immobilisations d'envergure, 95,9 % des dépenses sont capitalisables et seront financées par emprunt ou au comptant.



### Voitures de métro

L'entretien des voitures de métro touche les différents éléments mécaniques, électriques, pneumatiques et de carrosserie qui ont atteint la moitié de leur durée de vie et plus.

La Société prévoit renouveler son parc de voitures MR-63 qui, en 2006, atteindra la fin de sa durée de vie utile fixée à 40 ans. À cet effet, des scénarios sont actuellement à l'étude afin de déterminer le moment propice au remplacement de la flotte. Les études d'ingénierie définissant les plans et devis seront réalisées au cours de la période 2004 à 2006. Ce programme, évalué à plus de 1,1 milliard de dollars, s'échelonne de 2004 à 2013.

Afin de répondre à une augmentation constante de l'achalandage et pour satisfaire la demande qui proviendra du service offert à Laval, la Société procédera à la rénovation et au réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73. Ce projet permettra d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir en bon état l'intérieur des voitures et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle.

Des investissements de plus en plus importants sont nécessaires pour maintenir en service les MR-63 jusqu'à leur remplacement et s'assurer que les MR-73 atteindront leur durée de vie prévue. Dans le cadre des dépenses d'investissement 2004 à 2006, l'enveloppe comptant du PEPM prévoit 11,3 millions de dollars pour l'entretien des voitures. La modification et la réparation des bogies des voitures MR-63 et MR-73 et le remplacement de différents composants représentent la majorité de ces investissements.

## Équipements et véhicules de travaux

La STM dispose d'un parc de véhicules de travaux sur rails dédié à l'entretien des équipements fixes et de la voûte des tunnels du métro. Ce parc comprend 83 véhicules d'une valeur totale de plus de 30 millions de dollars. Ces véhicules se répartissent en sept catégories distinctes :

- locotracteur;
- motrice de triage;
- train dépoussiéreur;
- balai d'aiguillage;
- plate-forme pour le déplacement des équipements et des matériaux requis pour l'entretien;
- éboueur et aspirateur;
- équipement embarqué sur plate-forme.

La plupart de ces véhicules acquis au cours des années 60 et 70 ont dépassé leur durée de vie utile. En plus de l'entretien régulier du réseau, le Programme Réno-Systèmes ainsi que le projet de prolongement du métro vers Laval mobiliseront une bonne partie du parc. Pour ces raisons, la Société doit devancer son Programme de remplacement au cours des deux prochaines années tout en prolongeant la vie utile de certains de ses véhicules actuels.

Pour les années 2004 à 2006, l'investissement requis sera de 9,5 millions de dollars répartis comme suit : l'acquisition de sept plates-formes de 20 pieds, d'un balai d'aiguillage et de la majorité des locotracteurs faisant partie du Programme de remplacement des véhicules de service sur rails.

## Équipements fixes

Le Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro vise le remplacement ou la réfection majeure des équipements fixes du métro directement liés à l'exploitation. Ces équipements constituent un patrimoine imposant et sont classés selon sept catégories ou systèmes :

- installation motorisée;
- centre de contrôle et contrôle de procédés d'exploitation;
- télécommunication;
- énergie d'exploitation;
- équipement de voie;
- contrôle de trains;
- équipement de perception.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

La majorité de ces équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint et parfois dépassé la fin de leur vie utile. De plus, les systèmes de télécommunications et le centre de contrôle montrent des signes évidents de vieillissement technologique. La réalisation de projets ad hoc, dont quelques-uns sont encore en cours (34,3 millions de dollars pour la période 2004 à 2006), a déjà permis le remplacement ou la réfection majeure de certains équipements fixes du métro. Or, l'envergure des travaux ne permet plus de réaliser des projets ponctuels qui mettent en œuvre des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

La STM, consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des impacts négatifs sur la fiabilité et la sécurité du service, a démarré le Programme Réno-Systèmes. De plus, par la création d'un bureau de projets, issue d'un partenariat avec une firme privée de génie-conseil, elle s'est dotée de moyens et de ressources pour mener à terme un programme de cette envergure.

Pour la période 2004 à 2006, la Société prévoit investir dans ce programme 278,6 millions de dollars qui sera financé par emprunt et au comptant.

### Maintien du patrimoine et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 65 stations et ses 66 kilomètres de tunnels, le Réseau du métro est un actif important exigeant des investissements considérables pour son entretien, son maintien et sa modernisation.

Dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement des systèmes et équipements ayant atteint la fin de leur durée de vie utile, la STM a l'intention de mettre sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier qui toucheront principalement les éléments suivants :

- systèmes et équipements de ventilation, de pompage et électriques;
- infrastructures;
- toitures;
- finis structuraux et marches d'escaliers;
- fenestration;
- éclairage;
- maçonnerie.

Entre 1996 et 1999, la STM réalisait la phase I de Réno-Stations qui touchait principalement les stations et le tunnel du réseau initial. Par contre, les structures auxiliaires du métro n'ont fait l'objet d'aucun programme de réfection.

Or, on a constaté que les structures auxiliaires de l'ensemble du réseau, les 39 stations des prolongements qui n'ont pas été touchées par le Programme Réno-Stations, de même que plusieurs portions de la voûte des prolongements présentent des signes de détérioration avancée.

La STM a donc décidé de mettre sur pied la deuxième phase du Programme Réno-Stations visant en priorité la rénovation des structures auxiliaires du métro et, par la suite, des infrastructures et du patrimoine immobilier des prolongements du réseau. Ce projet s'échelonne sur cinq ans au coût total de 62,4 millions de dollars dont 39,6 millions de dollars seront dépensés de 2004 à 2006.

Une somme de 7,3 millions de dollars est également réservée au PEPM, de 2004 à 2006, pour les programmes touchant les immobilisations autres que celles visées par Réno-Stations - phase II.

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

2004-2005-2006

*Développement du service*



### Développement du service

Le secteur du Développement du service comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle de nouveaux services de transport collectif, d'améliorer la rapidité des services et le confort des utilisateurs.

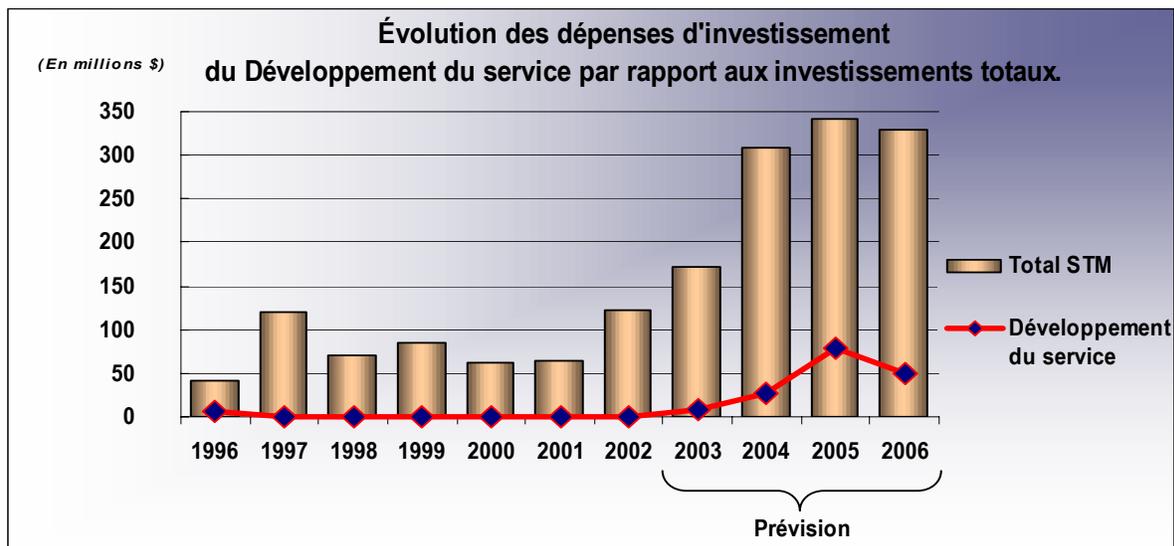
Afin de soutenir les nouveaux services d'autobus mis en place, la Société a investi au cours des dernières années dans la modernisation de ses terminus d'autobus, dans l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles sur la voie publique. Ces interventions expliquent d'ailleurs la somme de 16,6 millions de dollars investie entre 1996 et 2003 et représentant 2,3 % des investissements totaux de cette période.

Au cours des trois prochaines années, la Société a prévu dépenser 156,8 millions de dollars pour le développement des services, soit 16,0 % des dépenses en immobilisations totales. Le recours à l'emprunt représentera la principale source de financement dans une proportion de 98,4 %.

La majeure partie des investissements consacrés à ce secteur portera sur l'acquisition d'un système de vente et de perception. Le coût total du projet s'élève à 133 millions de dollars dont 90 % de ce montant sera financé par emprunt. La mise en service de ce nouveau système a pour objectif l'amélioration de la perception et de la sécurité des recettes et du service à la clientèle.

Dans le cadre de la vision d'entreprise, la STM s'est fixé comme objectif d'améliorer le niveau de satisfaction de la clientèle et d'augmenter la rapidité de son service d'autobus. Elle a donc établi un plan d'intervention sur le réseau totalisant des investissements de 36,3 millions de dollars. De cette somme, 24 millions de dollars seront consacrés à l'aménagement de terminus et 12,3 millions de dollars à la mise en place de voies réservées ou de mesures préférentielles.

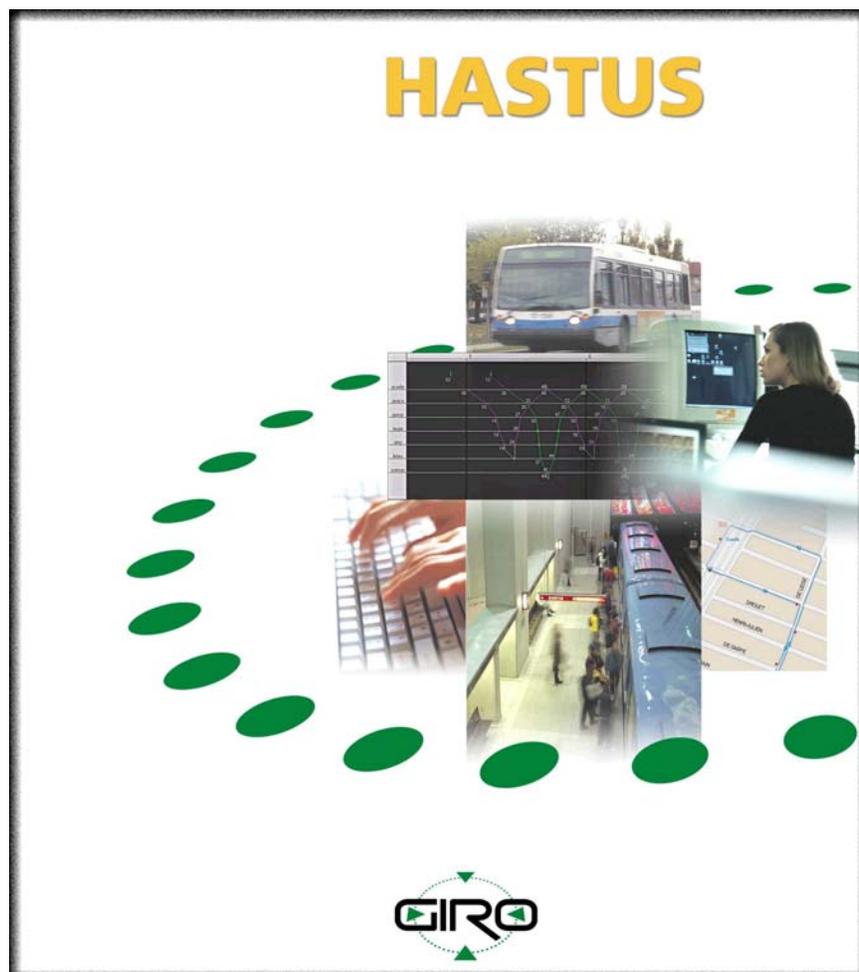
Enfin, la Société poursuit le programme élaboré en 1997, pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite à son réseau régulier. Les montants prévus de 2004 à 2006 sont de 5,5 millions de dollars. Un des volets consiste notamment à rendre les abribus accessibles aux personnes en fauteuil roulant en supprimant la marche à l'entrée (2,2 millions de dollars). Le second volet est l'installation de tuiles avertissantes sur les quais des 26 stations de métro du réseau initial (3,3 millions de dollars). Ces tuiles ont pour objectif de prévenir les chutes sur la voie des personnes ayant une déficience visuelle.



# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

*Technologies de l'information et autres projets*



### Technologies de l'information et autres projets

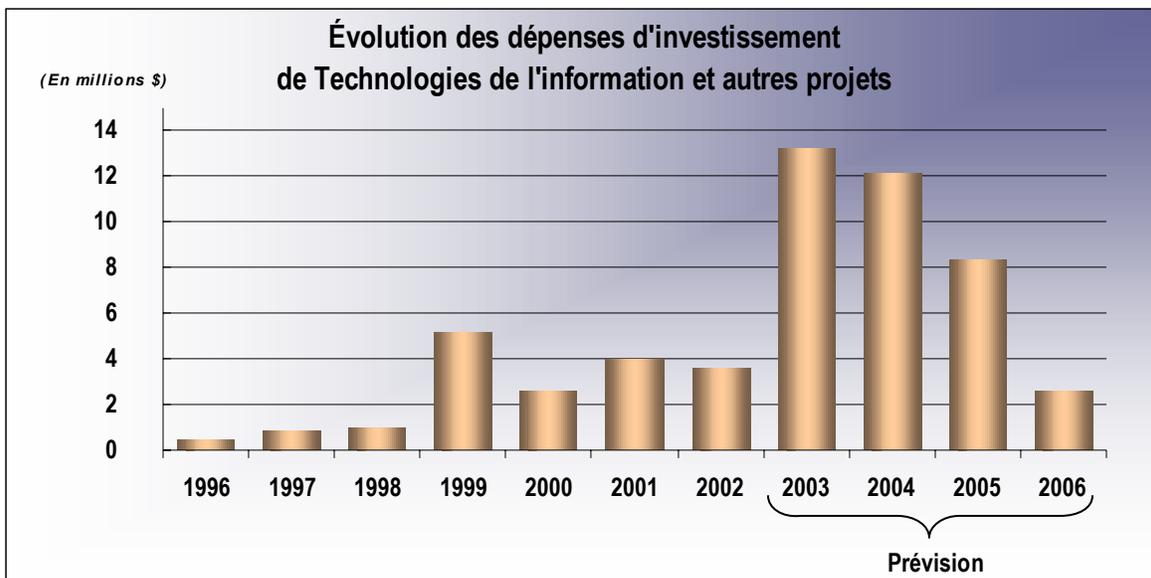
Le présent secteur comprend les projets informatiques et ceux du patrimoine de l'entreprise qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des autres secteurs mentionnés. Au cours de la période 1996 à 2003, la Société y a investi un montant de 30,9 millions de dollars, soit 4,2 % des dépenses totales d'investissement. Historiquement, ces investissements ont été financés par emprunt dans une proportion de 55,5 % et servaient majoritairement à des fins informatiques. Le passage à l'an 2000, la première phase de l'implantation du progiciel R/3 de la firme SAP et le système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle sont les principaux projets de ce secteur.

La STM investira 23,2 millions de dollars, soit 2,4 % des dépenses totales en immobilisations, principalement dans la modernisation et le développement des applications informatiques. L'implantation du module de gestion de l'entretien de SAP nécessitera des investissements de 2,4 millions de dollars pour la période de 2004 à 2006. L'acquisition et l'implantation d'un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC) débuté en 2002, se poursuivra au cours des trois prochaines années pour un montant de 8,5 millions de dollars.

De plus, la Société prévoit développer une stratégie alternative de formation « e-learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne auprès des participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu dans ce projet de 1,6 million de dollars sera dépensé en 2005 et 2006.

Quatre projets complètent l'investissement au niveau des technologies de l'information et sont SAP – trésorerie (0,8 million de dollars), la gestion des accidents du travail (1,3 million de dollars), kilo-carburant (0,4 million de dollars) et la mise à niveau de GESMAT (0,4 million de dollars).

La presque totalité de ces investissements sera faite par voie d'emprunt. D'autres projets d'immobilisations de moindre envergure seront financés par le fonds de roulement pour un montant total de 7,9 millions de dollars de 2004 à 2006.



# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

2004-2005-2006

*Normes environnementales et de la santé et de la sécurité*



### Normes environnementales et de la santé et de la sécurité

De 1996 à 2003, la STM a investi un montant de 12,5 millions de dollars dans ce secteur, soit 1,7 % de la totalité des investissements réalisés au cours de cette période. Une somme de 4,9 millions de dollars a été injectée pour la mise en conformité avec les normes environnementales et 7,6 millions de dollars pour des projets visant à assurer la santé et la sécurité des clients et des employés.

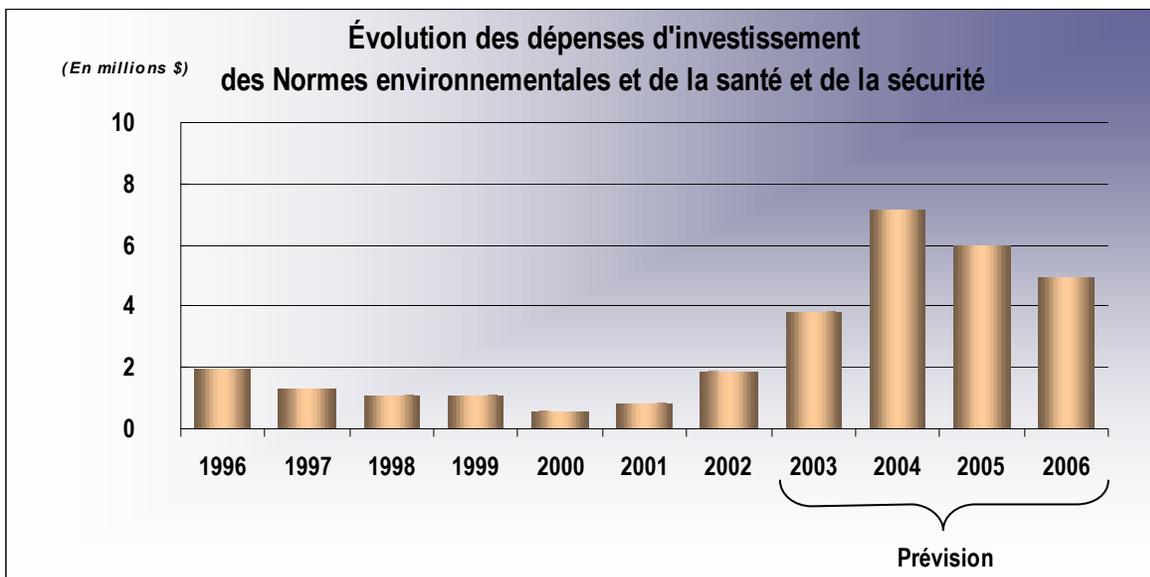
Dans la majorité des cas, la nature de ces projets ne respectant pas les règles de capitalisation, la plupart ont été financés au comptant.

Afin de respecter les diverses lois et réglementations sur l'environnement et la santé et la sécurité des personnes, la Société prévoit dépenser près de 18,1 millions de dollars pour la période 2004 à 2006, ce qui représente 1,8 % des dépenses totales en immobilisations.

Une somme de 10,9 millions de dollars sera consacrée au nettoyage des systèmes de ventilation, à la réfection des sous-quais et des tunnels de service, à la correction des barres de guidage, au remplacement des soupapes des points d'eau, au remplacement des panneaux incendie ainsi qu'à divers projets permettant d'assurer une meilleure sécurité aux employés et un service de transport en commun plus sécuritaire pour tous.

Dans l'optique du respect des normes environnementales, la STM prévoit dépenser 7,1 millions de dollars pour la période 2004 à 2006. Ces montants permettront entre autres de terminer l'enlèvement et le remplacement des produits à base d'amiante, de décontaminer les sols et de modifier les postes de ventilation qui ne respectent pas les normes de bruit, ce qui cause de nombreuses plaintes de la part des citoyens.

Les dépenses du secteur des Normes environnementales et de la santé et de la sécurité représentent 1,8 % des dépenses totales en immobilisations.



# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

2004-2005-2006

## *Impacts financiers*

- *IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE SERVICE DE LA DETTE*
- *IMPACT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION*

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

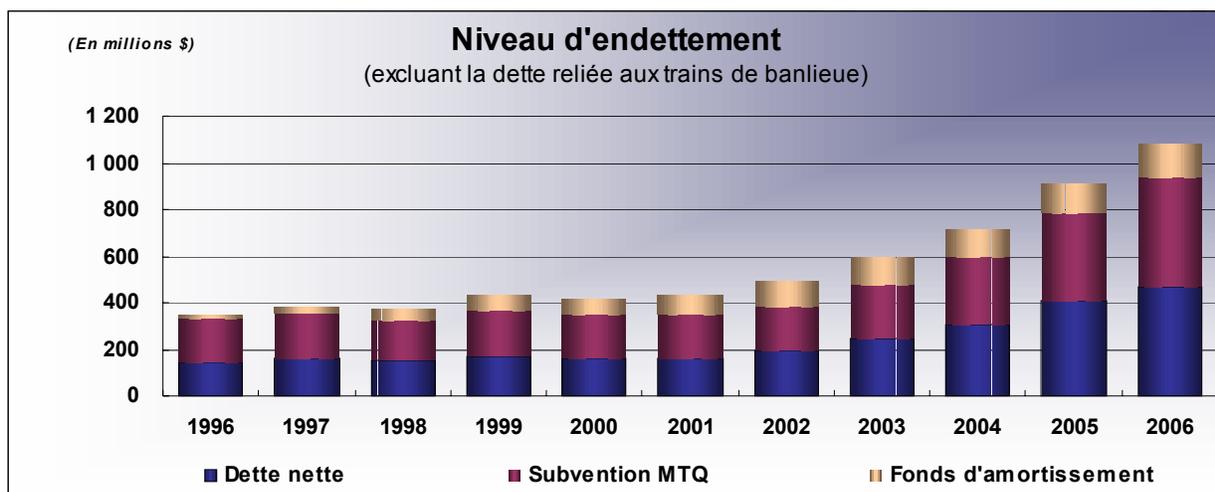
### Impacts financiers

De 1996 à 2003, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 7,9 %. Pour la période de 2004 à 2006, elle passera à 22,1 %, reflétant le vieillissement des actifs et l'importance des investissements nécessaires à leur maintien.

Les prochaines années seront consacrées à la réalisation de grands projets tels, le Programme Réno-Systèmes, le projet vente et perception, le Programme Réno-Stations - phase II ainsi qu'au nouveau contrat à long terme d'acquisition d'autobus urbains. De plus, une étude est présentement en cours pour le remplacement des voitures de métro MR-63. Les besoins de financement seront donc accrus étant donné la nécessité de remplacer ou de rénover les actifs vieillissants ainsi que pour continuer d'offrir un service adapté aux besoins de la clientèle.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation de la Société excluant la dette reliée aux trains de banlieue totalisera 594,9 millions de dollars en 2003 et 1,1 milliard de dollars en 2006. La répartition de la dette prévue en 2003 est de 231,1 millions de dollars subventionnés, 245 millions de dollars assumés par la Société et 118,8 millions de dollars accumulés dans les fonds d'amortissement. En 2006, cette répartition sera de 472,4 millions de dollars de dette subventionnée, 464,8 millions de dollars à la charge de la Société et 144,3 millions de dollars dans les fonds d'amortissement.

Au cours des trois prochaines années, une partie importante des projets majeurs d'investissement, ainsi qu'une part de l'entretien périodique majeur (826,4 millions de dollars pour des investissements totaux de 939,5 millions de dollars) seront financés par des emprunts. Ceci aura un impact important sur le niveau d'endettement et sur le service de la dette net de la Société. Le solde des investissements aux projets majeurs sera financé en partie au comptant par nos partenaires financiers. Les autres projets du PEPM (42 millions de dollars) seront, quant à eux, inscrits au budget d'exploitation.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision			
	2003	2004	2005	2006							
Fonds d'amortissement	15,6	29,2	49,4	71,7	70,9	82,7	114,3	118,8	118,8	124,8	144,3
Subvention MTQ	187,7	193,5	169,1	193,8	184,3	184,4	189,1	231,1	286,5	373,9	472,4
Dette nette	145,8	160,4	156,3	171,7	160,5	164,9	192,6	245,0	309,6	409,0	464,8
<b>Total</b>	<b>349,1</b>	<b>383,1</b>	<b>374,8</b>	<b>437,2</b>	<b>415,7</b>	<b>432,0</b>	<b>496,0</b>	<b>594,9</b>	<b>714,9</b>	<b>907,7</b>	<b>1 081,5</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

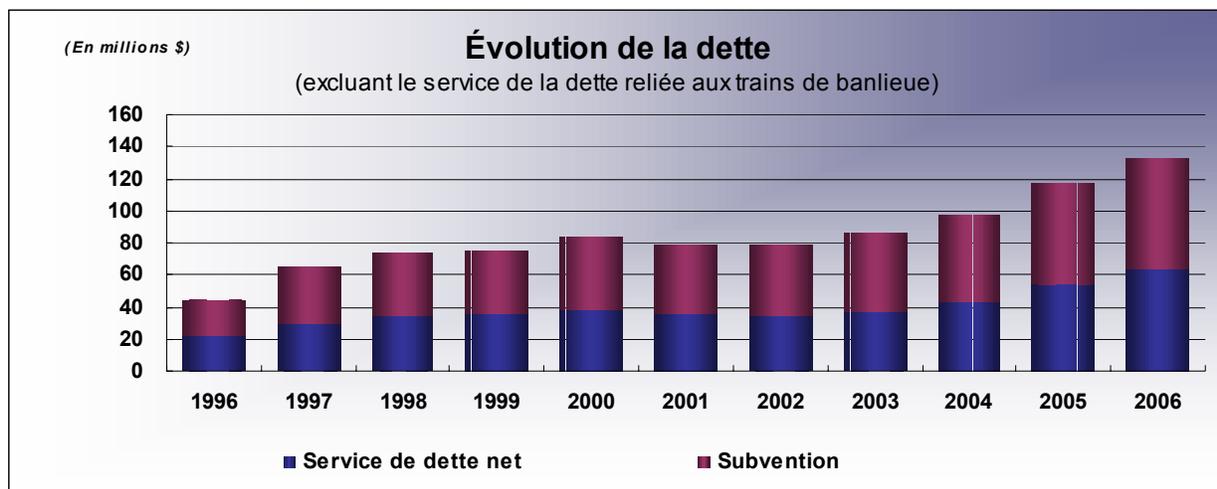
## 2004-2005-2006

### Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette

En raison de la forte croissance du niveau d'endettement, le service de dette total (excluant le service de dette des trains de banlieue) devrait se situer à 97,5 millions de dollars en 2004 pour atteindre 133,4 millions de dollars en 2006. Ceci représente un taux de croissance moyen annuel de 18,1 % par rapport à 13,5 % pour la période 1996 à 2003. L'augmentation est atténuée par la participation au comptant du gouvernement fédéral via le Programme d'infrastructures Canada-Québec ainsi que celle de l'AMT dans certains projets métro.

La portion du service de dette admissible à une subvention, selon les modalités du Programme d'aide au transport en commun, passera donc de 54,2 % pour la période de 1996 à 2003 à 53,7 % pour la période de 2004 à 2006.

En 2004, le service de la dette net, après subvention, sera de 42,8 millions de dollars, représentant une augmentation de 6,4 millions de dollars par rapport à la prévision 2003. Par la suite, le nouveau service de dette net sera respectivement en 2005 et 2006 de 54,6 millions de dollars et de 64,4 millions de dollars tel que présenté au tableau ci-après.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision			
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Service de dette brut	44,4	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	86,5	97,5	116,7	133,4
Subvention	22,8	35,5	39,3	38,9	45,4	43,2	43,9	50,0	54,8	62,1	69,0
<b>Service de dette net</b>	<b>21,6</b>	<b>30,0</b>	<b>34,0</b>	<b>36,1</b>	<b>38,7</b>	<b>35,3</b>	<b>34,7</b>	<b>36,4</b>	<b>42,8</b>	<b>54,6</b>	<b>64,4</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

### Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation

Tous les secteurs (en milliers de dollars)	Prévision 2003	2004	2005	2006	2004-2006
<b>Émissions courantes (excluant les trains)</b>					
Service de la dette brut	85 537	81 607	74 478	64 870	220 955
Subventions	49 547	46 181	39 690	32 825	118 696
<b>Service de la dette net</b>	<b>35 990</b>	<b>35 426</b>	<b>34 788</b>	<b>32 045</b>	<b>102 259</b>
<b>Nouvelles émissions projetées - autres que métro</b>					
Service de la dette brut	922	10 583	22 714	39 642	72 939
Subventions	488	4 689	8 156	15 029	27 874
<b>Service de la dette net</b>	<b>434</b>	<b>5 894</b>	<b>14 558</b>	<b>24 613</b>	<b>45 065</b>
<b>Nouvelles émissions projetées - métro</b>					
Service de la dette brut	0	5 348	19 476	28 895	53 719
Subventions	0	3 904	14 209	21 109	39 222
<b>Service de la dette net</b>	<b>0</b>	<b>1 444</b>	<b>5 267</b>	<b>7 786</b>	<b>14 497</b>
<b>Total du service de la dette</b>					
Service de la dette brut	86 459	97 538	116 668	133 407	347 613
Subventions	50 035	54 774	62 055	68 963	185 792
<b>Service de la dette net</b>	<b>36 424</b>	<b>42 764</b>	<b>54 613</b>	<b>64 444</b>	<b>161 821</b>
Remboursement AMT	(358)	(264)	(174)	(131)	(569)
PEPM comptant	11 349	14 000	14 000	14 000	42 000
Remboursement du fonds de roulement	2 353	2 377	2 209	2 131	6 823
<b>Impact net sur le budget d'exploitation</b>	<b>49 768</b>	<b>58 877</b>	<b>70 648</b>	<b>80 444</b>	<b>210 075</b>

Trains de banlieue (en milliers de dollars)	Prévision 2003	2004	2005	2006	2004-2006
Service de la dette brut	8 729	7 288	7 291	5 450	20 029
Subventions	8 729	7 288	7 291	5 450	20 029
<b>Impact net sur le budget d'exploitation</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

2004-2005-2006

*Fiches de projets*

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau des autobus **No de projet :** 201111

**Titre :** Remplacement des autobus urbains 2003-2007 et amélioration de la fiabilité des autobus à plancher surbaissé (APS) en service

**Nature :** Le projet a pour but l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé. Ces achats permettront de diminuer l'âge moyen de la flotte de véhicules, d'avoir le nombre requis d'autobus afin d'offrir le service à nos clients et d'accroître le nombre de lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le projet inclut aussi un montant de 18 millions de dollars alloué pour l'amélioration de la fiabilité des APS en service, en corrigeant des éléments défectueux non couverts par les garanties du manufacturier.

**Justification :** La Société base sa politique de remplacement des autobus urbains sur une durée de vie utile de 16 ans, telle qu'acceptée dans le cadre des subventions du Programme d'aide au transport en commun du Ministère des Transports du Québec. Les achats couvrant la période 2003 à 2007 inclusivement seront financés par le règlement d'emprunt CA-118. Le contrat global comprend l'acquisition de 382 APS dont 39 ont été reçus en 2003.

De plus, compte tenu que les problèmes de conception et de fiabilité des premiers véhicules APS ont des effets de plus en plus négatifs sur le budget d'exploitation de la Société et sur l'offre de service, la STM doit investir afin d'améliorer la fiabilité des APS en service. Une aide gouvernementale spéciale a été accordée par décret à toutes les sociétés de transport affectées par ces problèmes pour couvrir une partie de ces coûts.

<b>Livraisons :</b>	2004	115
	2005	76
	2006	76
	2007	76
	<b>Total</b>	<b>343</b>

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	36 771
2005	42 856
2006	36 645
2007	26 544
2008	34 030

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
2004-2006	116 272
<b>Total</b>	
2004-2008	176 846

**Taux de subvention :** 50 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau des autobus **No de projet :** 350005

**Titre :** Remplacement des minibus urbains

**Nature :** Le projet consiste à remplacer quatre véhicules afin de répondre à la demande, particulièrement le service offert sur la ligne 251 – minibus Sainte-Anne.

**Justification :** Le remplacement des minibus urbains assurera le maintien de la disponibilité de véhicules au centre de transport Saint-Laurent.

Dans la perspective de sa vision d'entreprise, la STM s'est fixé comme objectif d'atteindre 90 % de niveau de satisfaction de la clientèle pour le service offert. Une des stratégies consiste à adapter le réseau à l'évolution des besoins de la clientèle en développant un réseau de minibus urbains.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	480
2005	
2006	
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	480
Total	
2004-2008	480

**Taux de subvention :** 50 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau des autobus **No de projet :** 350005-01

**Titre :** Acquisition de minibus urbains

**Nature :** Le projet consiste à remplacer quatre autobus urbains par quatre minibus urbains sur les lignes peu fréquentées tel que : 52x - Liège, 74 - Bridge, 75 - De la Commune et 116 - Lafleur / Norman.

De cette façon, les minibus acquis permettront de dégager quatre autobus urbains pour une utilisation optimale et ainsi améliorer la disponibilité des autobus pour l'ensemble de la flotte et assurer la sortie quotidienne.

**Justification :** Dans le cadre de sa vision d'entreprise, la STM s'est fixé l'objectif d'atteindre 90 % de niveau de satisfaction de la clientèle pour le service offert. Une des stratégies retenues consiste à une meilleure adaptation du réseau à l'évolution des besoins de la clientèle et ce, en favorisant un réseau de minibus urbains.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	
2005	500
2006	
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	500
Total	
2004-2008	500

**Taux de subvention :** 50 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau des autobus **No de projet :** 721759

**Titre :** Remplacement du système de radiocommunication des autobus

**Nature :** Le projet vise à remplacer le système actuel de radiocommunication du Réseau des autobus.

Il consiste en premier lieu à documenter les besoins de l'exploitant en identifiant les spécifications techniques. Par la suite, l'appel d'offres sera lancé pour finalement procéder à l'acquisition et l'implantation du nouveau système.

**Justification :** L'objectif d'un tel système est d'assurer la sécurité de la clientèle et des chauffeurs d'autobus en établissant un lien direct avec le centre de coordination autobus. Il permet également la communication entre les chauffeurs, l'entretien des véhicules et les chefs d'opération lors d'événements spéciaux tels qu'accidents, défauts mécaniques, déroutage de lignes, services provisoires et autres.

Le système actuellement en place fut discontinué par le manufacturier en 1994. Il sera donc de plus en plus difficile de supporter une telle technologie. De plus, nous constatons qu'il existe des problèmes de communication avec certains secteurs de l'île de Montréal, tels que l'ouest de l'île et la voie réservée Pie-IX.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	1 000
2005	8 500
2006	8 500
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	18 000
Total	
2004-2008	18 000

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

<b>Secteur :</b>	Réseau des autobus	<b>No de projet :</b>	358540/636369/ 922310/RDA
------------------	--------------------	-----------------------	------------------------------

**Titre :** Infrastructures au Réseau des autobus

**Nature :** La nature du projet consiste en la réfection et le réaménagement des actifs immobiliers du Réseau des autobus. Les travaux escomptés toucheront les trois grandes sphères d'activités du réseau : l'entretien majeur, l'entretien mineur et l'exploitation.

Mise à part les travaux d'urgences indispensables au maintien en bon état des actifs, de nouveaux bâtiments seront érigés, des travaux d'agrandissement et de rénovations majeures des espaces existants seront effectués.

**Justification :** Certains bâtiments ont atteint leur durée de vie utile et nécessitent des investissements majeurs afin de préserver le parc immobilier de la STM.

D'une part, du côté de l'entretien majeur, l'atelier Crémazie fut construit en 1948 et des interventions majeures sont nécessaires pour le rendre plus fonctionnel aux besoins d'entretien, pour maintenir l'intégrité du bâtiment et pour la mise en conformité aux normes.

D'autres part, l'avis d'expropriation reçu en janvier 2002 pour les installations du centre Saint-Denis, le vieillissement de certains centres de transport et l'évolution de la flotte d'autobus oblige la STM à revoir l'aménagement de ses infrastructures dédiées à l'entretien. Plusieurs scénarios ont été étudiés.

Le réfection et le réaménagement des infrastructures auront pour avantages :

- d'améliorer l'efficacité et l'efficience des activités d'entretien, de production et d'exploitation;
- d'offrir un environnement de travail approprié et salubre;
- de réorganiser les espaces de travail en fonction de l'évolution de la flotte d'autobus;
- de créer un effet de synergie entre les différentes sphères d'activités de la Société.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>3 361</b>
<b>2005</b>	<b>48 898</b>
<b>2006</b>	<b>63 022</b>
<b>2007</b>	<b>39 844</b>
<b>2008</b>	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>115 281</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>155 125</b>

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** 683169

**Titre :** Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73.

**Nature :** Afin d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir en bon état l'intérieur des voitures, de satisfaire la demande de l'offre de service à Laval et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle, nous devons procéder au réaménagement et à la rénovation des voitures de métro MR-73.

**Justification :** Depuis quelques années, le métro connaît une augmentation constante de l'achalandage et ce, particulièrement sur la ligne 2 où la charge approche la capacité maximale de transport. De plus, à compter de 2006, le prolongement de la ligne 2 vers Laval fera en sorte que le matériel sera utilisé au maximum de sa disponibilité et l'intervalle entre deux trains sera au minimum. Or, il deviendra impossible d'ajouter de nouveaux trains au service voyageur avec le parc actuel.

La solution retenue est donc d'accroître la capacité réelle de chargement en modifiant l'aménagement intérieur des voitures. L'objectif est d'augmenter de 10 % la capacité de chargement tout en maintenant la satisfaction de notre clientèle.

De plus, une réingénierie des méthodes d'entretien permettra de réduire le taux d'immobilisation des voitures. La Société pourra donc offrir à sa clientèle des voitures sécuritaires, propres et accueillantes.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	7 411
2005	13 971
2006	9 434
2007	2 512
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	30 816
Total	
2004-2008	33 328

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** Projets multiples

**Titre :** Maintien des équipements fixes - divers projets

**Nature :** Ces projets visent le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés principalement sur le réseau initial.

Le remplacement de certains équipements a débuté en 1997, avant la mise sur pied du Programme Réno-Systèmes. Parmi les divers projets instaurés en 1997, on retrouve les projets reliés aux équipements de contrôle de trains financés par le règlement d'emprunt CA-52 ainsi que le remplacement des escaliers mécaniques Westinghouse prévu au CA-58. Le programme s'est poursuivi avec l'adoption du règlement d'emprunt CA-109 en juin 2001 qui finance d'autres projets d'équipements fixes du métro concernant l'énergie d'exploitation dont les projets d'amélioration de l'éclairage en tunnel.

**Justification :** Près de la moitié du réseau est en service depuis plus de 35 ans alors que l'autre partie du réseau constituée par les prolongements varie entre 13 et 25 ans. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier du métro, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, la planification des divers projets (CA-52, CA-58 et CA-109) relatifs aux équipements fixes du métro sera intégrée à celle des travaux du Programme Réno-Systèmes afin de minimiser la perturbation des opérations du métro et de maintenir la sécurité de l'exploitation.

Ces coûts d'investissement représentent 72,3 millions de dollars dont 47,2 millions de dollars ont déjà été encourus dans les années passées. Le montant présenté au PTI 2004-2006 est de 25 millions de dollars.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	14 758
2005	7 429
2006	2 862
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	25 049
Total	
2004-2008	25 049

**Taux de subvention :** de 75 % à 87,5 % des dépenses admissibles selon les projets

**Financement :** Emprunt et comptant

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** Projets multiples

**Titre :** Programme de maintien des équipements fixes - phases I et II (Réno-Systèmes) et systèmes de contrôle de trains

**Nature :** Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés principalement sur le réseau initial. Cet investissement majeur sera financé par le règlement d'emprunt CA-116 tel que modifié par le R-013 et R-013-1. Au cours de 2002 et 2003, une somme de 79 millions de dollars sera dépensée pour le Programme Réno-Systèmes. Les catégories d'équipements visées sont : les équipements des installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes du centre de contrôle et des télécommunications.

**Justification :** Près de la moitié du réseau est en service depuis plus de 35 ans alors que l'autre partie du réseau constituée par les prolongements varie entre 13 et 25 ans. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier du métro, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de 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 seront effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Le total du Programme Réno-Systèmes représente des coûts d'investissement de l'ordre de 670,3 millions de dollars avant frais financiers jusqu'en 2010. La phase I représente 296,1 millions de dollars et la phase II, incluant les contrôles de trains, est évaluée à 384,2 millions de dollars. Une partie des coûts étant déjà encourue, la portion qui est présentée au PTI 2004-2006 est de 278,6 millions de dollars.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>141 247</b>
<b>2005</b>	<b>71 461</b>
<b>2006</b>	<b>65 865</b>
<b>2007</b>	<b>83 382</b>
<b>2008</b>	<b>86 950</b>

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>278 573</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>448 905</b>

**Taux de subvention :** de 75 % à 87,5 % des dépenses admissibles selon les projets

**Financement :** Emprunt et comptant

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :**

**Titre :** Acquisition des voitures de métro MR-2005

**Nature :** L'acquisition de 342 voitures de métro permettra de remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 ayant atteint la fin de leur vie utile. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant par une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et des coûts d'entretien et d'exploitation réduits. Ces nouvelles voitures sont également requises pour faire face à la croissance de l'achalandage.

**Justification :** Les voitures MR-63, mises en service en 1966, totalisent plus de 3 000 000 de kilomètres et sont rendues en fin de vie utile. La fiabilité poursuit sa tendance à la baisse, malgré les investissements dans les programmes d'entretien, minant ainsi la régularité et la disponibilité du service, tout en augmentant le degré d'insatisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures MR-63 au-delà de 40 ans.

La croissance constante de l'achalandage depuis 1996 a requis la mise en service de plus de trains. En 2006, avec l'ouverture du service à Laval, le parc actuel sera insuffisant, il y aura un manque de train. Le remplacement des voitures MR-63 par des trains de plus grande capacité et la provision d'option d'achat devront permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour répondre aux besoins jusqu'en 2015. Le coût global du projet est estimé à 1,1 milliard de dollars et sera dépensé entre 2004 à 2013.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>8 383</b>
<b>2005</b>	<b>8 838</b>
<b>2006</b>	<b>51 008</b>
<b>2007</b>	<b>56 478</b>
<b>2008</b>	<b>163 863</b>

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>68 229</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>288 570</b>

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** 721783-890877

**Titre :** Programme de remplacement des véhicules de service sur rails

**Nature :** Il s'agit d'un programme d'acquisition de véhicules de service sur rails (couramment appelés véhicules de travaux) qui serviront à l'entretien des équipements fixes de la voie et à réaliser les travaux et les transports de matériaux et d'équipements requis pour le Programme Réno-Systèmes et pour la réalisation du prolongement du métro vers Laval. L'achat des 14 locotracteurs sera financé par le règlement d'emprunt R-004.

**Justification :** La plupart des véhicules de service sur rails datent de l'époque de la construction du métro (1960-1970) et ont donc atteint la fin de leur vie utile. L'inventaire est composé de 83 véhicules d'une valeur de plus de 30 millions de dollars.

La capacité totale actuelle du parc de véhicules de travaux est présentement utilisée pour assurer la réalisation des programmes d'entretien du réseau existant du métro et ne peut donc répondre aux besoins générés par les projets majeurs. Les besoins de transport de matériaux et d'équipements et de réalisation de travaux en tunnel et en station générés par les projets Réno-Systèmes et le prolongement du métro vers Laval nécessitent l'augmentation de la flotte de véhicules pour les années critiques de leur réalisation. Les investissements requis en 2003 et 2004 visent notamment le remplacement de huit locotracteurs d'une capacité de 450 H.P., de six petits locotracteurs d'une capacité de 250 H.P., d'un balai d'aiguillage et de l'achat de sept plates-formes de 20 pieds. L'envergure des travaux de Réno-Systèmes et du prolongement du métro oblige la Société à devancer les achats prévus dans ce programme.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>4 693</b>
<b>2005</b>	<b>3 800</b>
<b>2006</b>	<b>1 015</b>
<b>2007</b>	<b>1 015</b>
<b>2008</b>	<b>445</b>

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>9 508</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>10 968</b>

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** 634370-810036

**Titre :** Programme de rénovation des stations, structures auxiliaires et tunnel du métro (Réno-Stations - phase II)

**Nature :** Le Programme Réno-Stations - phase II a pour but de rénover :

- les structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Il n'y a jamais eu de programme de réfection pour ces structures. Les travaux prévus consistent principalement à réparer les zones de béton détériorées, lâches ou fissurées, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles et les paliers d'accès requis pour entretenir les équipements fixes, à remplacer des équipements électriques désuets, à remplacer la tuyauterie et à effectuer des travaux d'aménagement extérieur;
- les diverses stations des prolongements du métro qui présentent en partie ou en totalité des signes de détérioration avancée causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglçage au niveau des structures, des finis de plancher et des marches d'escalier;
- le tunnel des prolongements du métro qui affiche des signes de détérioration.

**Justification :** La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement les stations et le tunnel du réseau initial. Pour la phase II, en incluant les montants prévus pour la gestion de projet et le transport en tunnel, un investissement majeur de 62,4 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection des structures auxiliaires du réseau du métro.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux stations et au tunnel des prolongements de même qu'aux structures auxiliaires du métro ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Les rénovations seront effectuées en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	11 100
2005	14 296
2006	14 219
2007	12 278
2008	10 467

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	39 615
Total	
2004-2008	62 360

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** 721621-01  
749794

**Titre :** Agrandissement de l'atelier de la voie

**Nature :** Le projet d'agrandissement de l'atelier de la voie au plateau Youville consiste à construire une annexe à l'atelier de la voie Youville actuel en fermant le volume extérieur entre l'atelier et le faisceau de la voie adjacent. Les deux autres ateliers de la voie ne permettent pas que des travaux d'agrandissement puissent y être facilement et économiquement réalisés.

**Justification :** Au cours des dix prochaines années, la réalisation des travaux du Programme Réno-Systèmes, des travaux des prolongements du métro et des projets majeurs comme Réno-Stations – phase II nécessiteront l'augmentation de la flotte de véhicules de service sur rails et l'augmentation des espaces de stationnements des véhicules et d'entreposage des matériaux. Ces besoins additionnels ne pourront être comblés à l'intérieur des installations actuelles.

Par la suite et lorsque les prolongements du métro auront été réalisés (dont Laval pour janvier 2006) un espace additionnel aux volumes d'atelier actuel sera requis pour assurer l'entretien de 25 % de nouvelles infrastructures et l'espace récurrent requis pour les équipements d'entretien et véhicules de travaux.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>3 494</b>
2005	
2006	
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>3 494</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>3 494</b>

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Réseau du métro **No de projet :** 9249324

**Titre :** Acquisition et rénovation de locaux administratifs

**Nature :** Le projet consiste à l'acquisition et à l'aménagement des nouveaux locaux administratifs de la STM acquis dans le cadre du Programme Réno-Systèmes pour y installer le nouveau centre de contrôle. La vocation actuelle de l'immeuble diffère de celle requise afin de convertir une partie de l'immeuble et de le rendre adéquat aux usages prévus. Des travaux d'aménagement sont nécessaires et incluent des interventions touchant l'architecture, la réfection mécanique, les travaux électriques, ainsi que l'ingénierie, l'approvisionnement et la gestion de la construction.

Des travaux d'aménagement seront aussi effectués à l'actuelle bâtisse qui abrite le centre Providence, afin de convertir certains espaces en espaces à bureau.

Ce projet sera financé par le règlement d'emprunt R-018.

**Justification :** Dans le cadre du Programme Réno-Systèmes, le projet du centre de contrôle a été initié afin de réaliser les aménagements requis pour implanter les équipements et services reliés aux nouveaux systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation du métro. Plusieurs emplacements potentiels ont été répertoriés et chacun a été analysé afin d'en identifier les avantages et les inconvénients.

Toutefois, le potentiel d'occupation de l'immeuble excède la superficie requise par le centre de contrôle. Ce dernier requiert environ 38 000 pieds carrés par rapport à une capacité de 108 145 pieds carrés. Pour occuper l'immeuble la STM a décidé de convertir des espaces loués en espaces propriétaires, ce qui permettra de générer, sur une période de 20 ans, un gain de 5,7 millions de dollars en valeur actuelle.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	4 107
2005	1 518
2006	
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	5 625
Total	
2004-2008	5 625

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Développement du service **No de projet :** 350001

**Titre :** Implantation de mesures préférentielles pour autobus.

**Nature :** Dans le cadre de l'amélioration de la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau, ce projet consiste en l'implantation d'une série de mesures préférentielles de soutien à l'exploitation du Réseau des autobus sur plusieurs axes situés sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal.

Ces mesures comprennent :

- la modification de la gestion des feux de circulation;
- la modification de la géométrie des voies de circulation;
- l'implantation des modifications apportées aux règlements de stationnement;
- la création et/ou modification des voies réservées sur de courts tronçons.

Les mesures peuvent aussi être de type lourd, c'est-à-dire inclure l'implantation de voies réservées, la modification importante de la géométrie ou de la circulation sur les axes routiers. L'implantation de voies réservées ou de mesures préférentielles pour les années 2004-2008 seront sur les axes des rues suivantes :

2004 : Rosemont et Saint-Michel ;

2005 : Beaubien, Notre-Dame, Sherbrooke ouest et sur l'autoroute 25 ;

2006 : Henri-Bourassa et sur les autoroutes 20 et 40 ouest ;

2007 à 2008 : Pierrefonds, Sauvé/Côte-Vertu, Côte Saint-Luc, Lacordaire et Cavendish.

**Justification :** En plus de l'amélioration de la rapidité des déplacements de la clientèle, ce plan permet d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer la ponctualité et la vitesse commerciale sur les lignes d'autobus visées, permettre de réaliser des gains de temps et d'accroître la régularité du service dans le respect des normes de charge et ainsi relever l'indice de satisfaction de la clientèle;
- hausser l'achalandage tout en réalisant des économies d'opération.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	3 345
2005	4 955
2006	4 000
2007	2 500
2008	2 500

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	12 300
Total	
2004-2008	17 300

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Développement du service

**No de projet :** 350002

**Titre :** Optimisation des terminus et des points d'attente

**Nature :** Le projet vise à construire de nouveaux terminus et points d'attente et en améliorer les conditions d'exploitation. Les interventions aux terminus existants permettront de corriger certains problèmes d'exploitation ou de sécurité opérationnelle.

Les améliorations prévues dans les terminus et les points d'attente peuvent inclure l'aménagement des aires d'opération et d'attente, de locaux ou de services auxiliaires et la modification du mobilier urbain.

Les terminus prévus sont pour 2004 Elmhurst et Laurier, pour 2005 Fairview, Albert-Hudon et Lionel-Groulx qui se terminera en 2006 et pour 2006 Pointe-aux-Trembles.

**Justification :** Ce projet s'inscrit dans le cadre du plan d'action de la Société au chapitre de l'adaptation des services aux besoins de la clientèle.

En plus de l'amélioration de la satisfaction de la clientèle, ces projets permettent d'atteindre les objectifs suivants :

- améliorer le confort de la clientèle;
- répondre aux problèmes d'exploitation reliés à une capacité insuffisante des installations actuelles;
- améliorer la sécurité et la ponctualité du service.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	1 611
2005	6 096
2006	16 149
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	23 856
Total	
2004-2008	23 856

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Développement du service **No de projet :** 350004

**Titre :** Amélioration de l'accessibilité du Réseau du métro – Tuiles avertissantes

**Nature :** Le projet consiste à installer des tuiles avertissantes sur les quais des 26 stations du réseau initial du métro. Ces tuiles ont pour objectif de prévenir les chutes sur la voie, de personnes ayant une déficience visuelle. Le concept des tuiles avertissantes est un système d'avertissement efficace et reconnu de la proximité de la fosse du métro et permettent d'améliorer la sécurité de cette clientèle lors de ses déplacements dans le Réseau du métro.

**Justification :** La STM, pour faire face au phénomène de vieillissement de la population et pour favoriser l'intégration sociale des personnes handicapées, a mis sur pied à l'automne 1989 le comité sur l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier. Les clientèles visées par cette démarche étaient l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Les travaux du comité, qui se sont terminés en mars 1991 avec l'adoption par le Conseil d'administration du rapport «Vers des services plus accessibles aux personnes à mobilité réduite», ont permis d'identifier et d'évaluer une série de mesures d'amélioration de l'accessibilité. L'installation de tuiles avertissantes sur les quais du Réseau du métro contribuera à l'amélioration de la satisfaction de la clientèle handicapée visuelle. De plus, cette réalisation permettra de mettre un terme aux discussions avec le milieu associatif, en cours sur ce sujet depuis 1994.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	600
2005	600
2006	2 040
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	3 240
Total	
2004-2008	3 240

**Taux de subvention :** 75 % des dépenses admissibles

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Développement du service

**No de projet :** 18503

**Titre :** Système de vente et de perception

**Nature :** La solution proposée repose sur la mise en place d'un nouveau système de vente et de perception. Celui-ci a pour but d'améliorer la perception et la sécurité des recettes et d'offrir à la clientèle un réseau de vente mieux adapté à leur besoin.

**Justification :** Contexte

En raison du contexte métropolitain dans lequel œuvre la Société et compte tenu que les systèmes de vente et de perception des autres autorités organisatrices de transport en commun ne répondent que partiellement à leurs attentes, les autorités ont manifesté leur intérêt à participer à l'implantation et à l'exploitation du nouveau système de vente et de perception que projette d'acquérir la STM.

La problématique – vente de titres en loge

Les pertes monétaires engendrées par la non-disponibilité de titres à vendre dans le métro, ainsi que les coûts élevés du système de ravitaillement et de conciliation des recettes provenant de la vente des titres ont conduit la STM à revoir ses modes opératoires. L'analyse de la situation a amené l'entreprise à mettre de l'avant un projet en vue d'optimiser le système de vente et de ravitaillement dans le métro.

La problématique – perception

Plusieurs études, effectuées au cours des dernières années, ont démontré la vulnérabilité de la STM en regard à la fraude et ont mis en évidence la faiblesse du contrôle visuel pouvant être exercé par le personnel. La multitude de titres devant être contrôlés visuellement, la vétusté des équipements de perception à bord des autobus, le caractère limité des informations de gestion, l'unicité de certains équipements de perception, l'évolution des technologies et le prolongement du métro, sont quelques-uns des facteurs qui obligent la Société à revoir en profondeur ses systèmes de perception actuels.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>21 575</b>
<b>2005</b>	<b>66 326</b>
<b>2006</b>	<b>27 100</b>
<b>2007</b>	
<b>2008</b>	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>115 001</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>115 001</b>

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 230880

**Titre :** Remplacement du système Gestion des accidents du travail (GAT)

**Nature :** Ce projet consiste à remplacer le système de Gestion des accidents du travail par un système expert permettant non seulement de rencontrer les obligations légales et contractuelles de la STM en matière de gestion des lésions professionnelles (GLP), mais intégrant aussi les diverses fonctions de la gestion de la santé et sécurité du travail ainsi que le suivi de l'absentéisme non professionnel et l'informatisation du dossier médical.

**Justification :** Le système GAT a été développé en 1998. Il est désuet et il doit être changé à court terme puisqu'il comporte des risques pouvant générer des dépenses importantes tant au point de vue informatique qu'au point de vue de la cotisation CSST.

Au point de vue informatique, le non-remplacement de GAT, à court terme, pourrait nécessiter l'isolement du système GAT et l'achat d'équipements complémentaires. D'un autre côté, la cotisation CSST dépend directement des activités complexes de la GLP qui sont généralement soumises à des délais légaux. Compte tenu du coût élevé de la cotisation CSST et du grand nombre de réclamations à gérer, la STM ne peut rencontrer ses obligations légales et contractuelles et générer des économies de cotisation sans le support d'un système informatique.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2004	1 040
2005	235
2006	
2007	
2008	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

Total	
2004-2006	1 275
Total	
2004-2008	1 275

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Technologies de l'information et autres projets

**No de projet :** 350007

**Titre :** E-learning

**Nature :** Le présent projet vise à développer une stratégie alternative de formation et à développer des systèmes de soutien à la tâche. Cette stratégie alternative nommée « e-learning » est une formation en ligne auprès des participants en utilisant des technologies électroniques.

**Justification :** Au cours des prochaines années, des défis importants devront être relevés en formation. L'importance des départs à la retraite dans tous les métiers (2 000 personnes d'ici 2006) et la venue de nouvelles technologies au sein de 14 projets majeurs de la STM d'ici 2008 viendront créer une pression qui oblige à regarder des modes alternatifs de transmission, de développement et de maintien des compétences. Dans ce contexte, le « e-learning » et le système de soutien à la tâche permettront de répondre à des enjeux d'efficacité et d'allocations judicieuses des ressources.

Il est généralement reconnu par la grande majorité des spécialistes que le transfert de cours sous le mode traditionnel en classe en mode « e-learning » génère les gains suivants :

- réduction de la durée de la formation théorique de 30 à 50 %;
- amélioration de la rétention de 20 à 30 %;
- accès juste à temps et juste assez;
- enthousiasme des employés envers la formation.

De plus, il est également reconnu par ces mêmes spécialistes que le système de soutien à la tâche génère les bénéfices suivants :

- réduction des coûts de formation;
- réduction des coûts de maintenance et de création des procédures;
- réduction des coûts de non-qualité.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	
<b>2005</b>	<b>1 248</b>
<b>2006</b>	<b>297</b>
<b>2007</b>	
<b>2008</b>	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>1 545</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>1 545</b>

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 530869-01

**Titre :** SAP – entretien

**Nature :** Ce projet vise, dans un premier temps, la poursuite de l'implantation du module de gestion de l'entretien « PM – Plant Maintenance » du système R/3 de SAP pour le Réseau des autobus et d'entreprendre l'implantation du même module pour la gestion du patrimoine. Les activités d'entretien du métro seront couvertes lors d'une phase ultérieure.

**Justification :** L'absence d'un système d'information intégré pour supporter les activités d'entretien a toujours été perçu comme une des causes des difficultés opérationnelles du secteur du Réseau des autobus, une perception qui a été confirmée par le diagnostic de la firme SLIVIA mandatée par la STM pour la révision et l'amélioration de ses processus d'entretien.

Le système actuel d'entretien du Patrimoine GUIDE, implanté en 1988, est désuet et fonctionne sur l'ordinateur central, plate-forme que la STM a déjà décidé d'éliminer.

Un système intégré d'entretien permettra d'obtenir les données historiques d'interventions pour planifier les activités d'entretien et ainsi, assurer la fiabilité des autobus et l'intégrité des équipements et composantes des bâtiments.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>2 442</b>
<b>2005</b>	
<b>2006</b>	
<b>2007</b>	
<b>2008</b>	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>2 442</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>2 442</b>

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 530869

**Titre :** SAP - trésorerie

**Nature :** L'implantation des modules de gestion de la trésorerie, du système R/3 de SAP, s'inscrit dans le cadre de la vision d'intégration des systèmes de la STM. Il a comme objectif de fournir à la Division trésorerie, planification et gestion financière des projets les outils nécessaires pour assurer une saine gestion des activités de trésorerie, de la dette à long terme et du fonds d'amortissement de la Société.

La période prévue pour la réalisation du projet est de 14 mois et devrait débuter en avril 2004 pour se terminer en juillet 2005.

**Justification :** Les applications actuelles SGFLT et TCT ont été développées en 1995 sur FoxPro et ne sont plus supportées par le Service des technologies de l'information.

Le contexte actuel amènera la Société à faire appel davantage à l'emprunt de capitaux sur les divers marchés financiers et les outils actuels ne sont pas aptes à supporter les activités de la division.

Un système intégré de gestion de la trésorerie permettra :

- l'intégration avec les autres modules SAP en place : économie de 1 500 heures/année réparties sur plusieurs postes;
- l'optimisation de la gestion des flux de trésorerie : économie annuelle récurrente de 5 % des frais financiers court terme (50 000 \$);
- une meilleure gestion des risques;
- la maximisation de l'utilisation de structures financières;
- une meilleure gestion du service de la dette et des subventions s'y rattachant par secteur d'activité.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>379</b>
<b>2005</b>	<b>406</b>
<b>2006</b>	
<b>2007</b>	
<b>2008</b>	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>785</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>785</b>

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt

# DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

## 2004-2005-2006

**Secteur :** Technologies de l'information et autres projets **No de projet :** 901998-901999

**Titre :** SALSA et SAEIC phase II

**Nature :** Ces projets consistent à implanter un système intégré d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle. Le projet SAEIC phase II est l'implantation des modules d'analyse des temps de parcours (ATP), d'analyse de l'achalandage (RIDER), de choix de travail aux listes (BID), d'aide à la répartition du travail et de gestion des événements (DDAM), à mettre à jour l'entrepôt de données SAP et transférer la gestion de la paie des chauffeurs, changeurs et opérateurs à SAP/Paie. En 2004 le projet SALSA mettra en place un nouveau système corporatif pour l'enregistrement et le suivi des plaintes et commentaires.

**Justification :** En 2002, la STM a conclu des ententes de partenariat avec Giro et le groupe MADITUC de l'École polytechnique de Montréal. Ces ententes comprennent des contrats couvrant les licences d'exploitation, le support et l'entretien ainsi que la mise en place de la phase I du projet SAEIC (SALSA).

La deuxième phase du projet vise à remplacer les applications désuètes telles MACD, MACD2, RACOM, ICOS, etc. par des systèmes intégrés pour le Réseau des autobus (RDA) et le Réseau du métro (RDM). Le projet cherche aussi à permettre de diffuser à la clientèle 100 % des variations sur le service planifié du RDA, à améliorer les contrôles de paie et à planifier le service RDA conformément aux normes adoptées par le conseil d'administration.

La désuétude des systèmes et des technologies est apparue comme élément majeur de la problématique.

### Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>2004</b>	<b>4 044</b>
<b>2005</b>	<b>4 295</b>
<b>2006</b>	<b>168</b>
<b>2007</b>	
<b>2008</b>	

### Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

<b>Total</b>	
<b>2004-2006</b>	<b>8 507</b>
<b>Total</b>	
<b>2004-2008</b>	<b>8 507</b>

**Taux de subvention :** Nil

**Financement :** Emprunt