

Des investissements pour le maintien et l'amélioration de nos actifs

Il nous fait plaisir de vous présenter le Programme triennal d'immobilisations 2007-2009 de la STM, c'est-à-dire les prévisions sur trois ans de ses dépenses d'investissement et leurs effets sur les années subséquentes.

Afin de maintenir et d'améliorer ses actifs tout en continuant d'offrir le service à sa vaste clientèle, la STM investira pour la période 2007-2009, avec l'aide de ses partenaires financiers, un total de 1,2 milliard de dollars dont 970 millions de dollars dans des projets subventionnés de nature capitalisable, 229 millions de dollars dans des projets non subventionnés et 12 millions de dollars dans divers autres projets.

Les investissements consacrés au Réseau du métro totalisent 709 millions de dollars et portent principalement sur les projets Réno-Systèmes Phase II, Réno-Stations Phase II, la poursuite du réaménagement des voitures MR-73 et le remplacement de son parc de voitures MR-63, lesquelles ont maintenant plus de 40 ans.

Au Réseau des autobus, les investissements consentis sont de plus de 367 millions de dollars. Les principaux projets de ce secteur portent notamment sur la relocalisation de l'atelier de la carrosserie, l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre et de l'atelier de réparation des véhicules de service, le remplacement des autobus, l'acquisition d'autobus articulés et le remplacement du système de radiocommunication.

Les investissements prévus pour le secteur Administratif sont de l'ordre de 135 millions de dollars et visent notamment le projet Vente et perception, qui a pour objectif d'améliorer le système de vente et de perception des recettes. Les autres investissements de ce secteur concerne le remplacement des équipements informatiques et des véhicules de service pour l'ensemble de la Société.

Les enjeux de la Société de transport de Montréal pour les années à venir sont majeurs et, malgré que les différents paliers de gouvernement, y compris les partenaires de la CMM, aient pris position en faveur du transport en commun, la Société est inquiète. Pour pouvoir relever les défis de taille qui se présenteront à elle en 2007-2009, la STM a besoin de plus que des intentions. L'heure du concret est arrivée!

De façon générale, le transport en commun constitue un élément majeur de la mobilité des transports. Faut-il rappeler qu'un bon système de transport en commun facilite cette mobilité tout en rendant la région plus attrayante en matière de qualité de vie? Nous pouvons par ailleurs affirmer que pour la région de Montréal, le transport en commun constitue un facteur de compétitivité et de richesse : non seulement est-il un puissant moteur de développement économique, mais il est aussi celui d'une véritable stratégie de développement durable. En ce sens, il ne fait aucun doute que l'on doive y consentir les investissements requis.



Claude Trudel
Président du conseil d'administration



Yves Devin
Directeur général

Membres du conseil d'administration

Monsieur Claude Trudel

Président du conseil d'administration
Maire de l'arrondissement de Verdun

Monsieur Marvin Rotrand

Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
(arrondissement de Côte-des-Neiges/
Notre-Dame-de-Grâce)

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
(arrondissement de Saint-Léonard)

Monsieur Pierre Lapointe

Conseiller de la Ville de Montréal
(arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville)

Monsieur Yvon Labrosse

Maire de la ville de Montréal-Est

Madame Marie Turcotte

Représentante des clients
du transport adapté

Madame Yvette Bissonnet

Conseillère de la Ville de Montréal
(arrondissement de Saint-Léonard)

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement
(arrondissement de Lachine)

Madame Brenda Paris

Représentante des clients
du transport en commun

Table des matières

Approche globale	1
Évolution des dépenses annuelles totales	2
Point sur l'année 2006	3
Approche sectorielle	5
Répartition des dépenses d'investissement par secteur	6
Prévision des dépenses d'investissement	8
Projets capitalisables / subventionnés	9
Projets capitalisables / non subventionnés	11
Réseau des autobus	17
Matériel roulant	19
Patrimoine immobilier et infrastructures	20
Machinerie, équipement et outillage	20
Fiches de projets	21
Réseau du métro	31
Matériel roulant	33
Patrimoine immobilier et infrastructures	33
Machinerie, équipement et outillage	34
Fiches de projets	35
Administratif	41
Machinerie, équipement et outillage	43
Matériel informatique	44
Matériel roulant	44
Fiches de projets	45
Impact financier	51
Programme de financement	52
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement	53
Impact des dépenses d'investissement sur le service de la dette	54
Impact des dépenses d'investissement sur le budget d'exploitation	55
Directive sectorielle – Immobilisations	57

Note liminaire

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

La directive sectorielle DS FIN 001, jointe en annexe, a été utilisée pour s'assurer que les projets de nature capitalisable du présent PTI respectent les critères de capitalisation.

Les coûts par projet excluent les frais financiers.

Les projets présentés dans la catégorie « subventionnés » sont basés sur les critères établis par le *Programme d'aide au transport en commun* en vigueur au 13 novembre 2006. De plus, le présent PTI ne tient pas compte des subventions au comptant pouvant provenir de la *Société de financement des infrastructures locales du Québec* (SOFIL).

Approche globale

Évolution des dépenses annuelles totales
Point sur l'année 2006

Approche globale

La réalisation du Programme triennal d'immobilisations 2007-2008-2009 (PTI) se traduira par des dépenses d'investissement de l'ordre de 1,2 milliard de dollars. De ce montant, la STM consacrera 969,7 millions de dollars dans des projets de nature capitalisable et subventionnés avec l'appui de ses partenaires financiers.

Dépenses d'investissement	2007	2008	2009	Total
(en milliers de dollars)				
Capitalisées et subventionnées	248 634	335 507	385 521	969 662
Capitalisées non subventionnées	81 702	94 739	52 385	228 826
Autres	4 228	4 376	3 786	12 390
Grand total	334 564	434 622	441 692	1 210 878

Évolution des dépenses annuelles totales

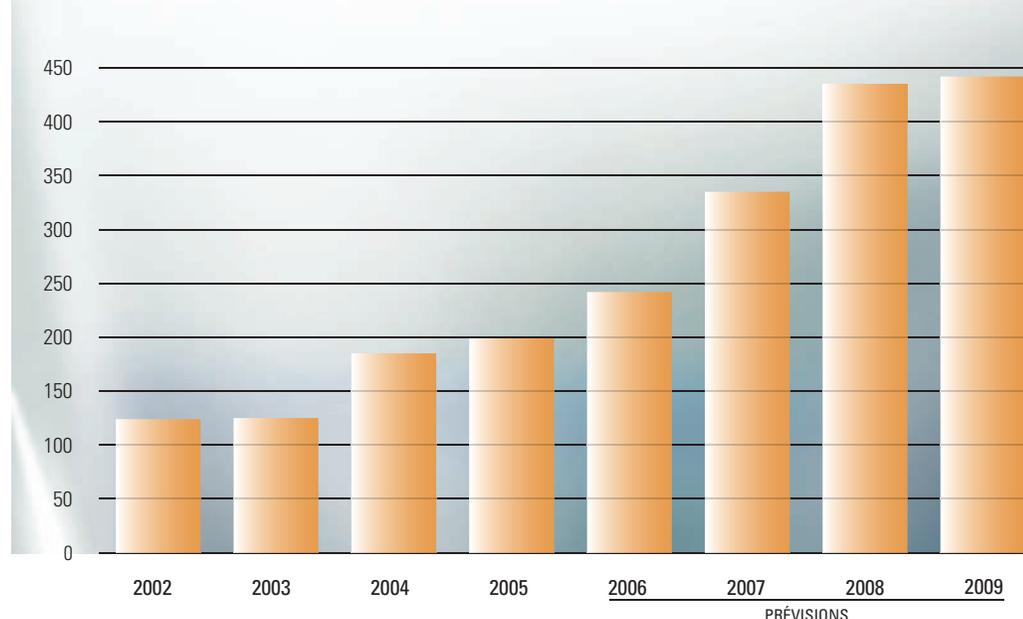
Au cours de la période 2002-2006, la Société aura investi 876,2 millions de dollars dans son patrimoine. Le montant total investi au cours de cette période dans les différents secteurs représente 9,8 % de la valeur de remplacement du patrimoine évaluée à 8,9 milliards de dollars. Le principal mode de financement de la Société a été l'emprunt à long terme dans une proportion de 79,7 % des investissements réalisés.

De 2007 à 2009, la Société prévoit consacrer plus de 1,2 milliard de dollars, principalement dans le maintien et l'amélioration de ses actifs, dont 97 % sera financé par emprunt.

La hausse des investissements de 2008 et 2009 provient principalement des avances contractuelles qui seront versées au fournisseur choisi dans le cadre du remplacement des voitures de métro MR-63 et du réaménagement des infrastructures du Réseau des autobus.

Évolution des dépenses annuelles totales

(en millions de dollars)



Point sur l'année 2006

Les dépenses capitalisables inscrites en 2006 étaient de 318,7 millions de dollars. La Société prévoit dépenser 242,2 millions de dollars au cours de cette même année, soit plus de 76 % des dépenses prévues.

Catégorie / Secteur	Montant inscrit au PTI	Prévision	Écart
Capitalisés et subventionnés			
Réseau des autobus	68 070	39 133	28 937
Réseau du métro	175 596	150 064	25 532
Sous-total	243 666	189 197	54 469
Capitalisés et non subventionnés			
Administratif	39 333	37 603	1 730
Réseau des autobus	17 108	7 240	9 868
Réseau du métro	14 988	3 554	11 434
Transport adapté	0	585	-585
Sous-total	71 429	48 982	22 447
Autres			
Administratif	2 340	2 855	-515
Transport adapté	1 225	1 133	92
Sous-total	3 565	3 988	-423
TOTAL DES PROJETS CAPITALISÉS	318 660	242 167	76 493

L'écart prévu est donc de 76,5 millions de dollars. Voici les principales variations par catégorie :

Projets capitalisés et subventionnés

Réseau des autobus (28,9 millions de dollars)

La STM a réduit sa commande d'autobus prévue en 2006 de 76 à 66. De plus, le prix s'est avéré moins élevé que prévu.

7,5

Report en 2007 des phases 1 à 4 du programme de mesures préférentielles sur le Réseau prioritaire montréalais. Le choix des équipements ainsi que les négociations avec les arrondissements de la Ville expliquent le report du projet.

17,0

L'aménagement des terminus Elmhurst et Fairview sera reporté en 2008. Au cours de l'année 2007, les plans et devis seront préparés.

1,6

Trois programmes de réfection de bâtiments sont reportés en 2007, soit les Centres de transport Frontenac et St-Denis, ainsi que la relocalisation de l'atelier de la carrosserie et le réaménagement du Centre Legendre.

2,8

Approche globale

Projets capitalisés et subventionnés (suite)

Réseau du métro (25,5 millions de dollars)	
Délais dans la création du bureau de projet – acquisition des voitures de métro.	2,9
Les retards liés à la livraison de certaines composantes justifient les montants non dépensés du projet de rénovation des voitures de métro MR-73.	8,5
Le projet de réaménagement de l'atelier des véhicules de travaux est reporté en 2008. Les travaux d'ingénierie débuteront en 2007.	2,1
La planification des travaux relativement au projet Réno-Stations Phase II a été révisée au cours de l'année 2006. Ainsi, le projet est légèrement différé.	12,5
Modifications dans la programmation de certains travaux.	-0,5

Projets capitalisés et non subventionnés

Administratif (1,7 million de dollars)	
Hausse des coûts du projet Vente et perception.	-6,9
Ajustement dans le processus d'acquisition des véhicules de service.	3,3
Divers projets informatiques sont reportés en 2007, dont « E Learning » et « Continuité informatique des systèmes critiques ».	5,3

Réseau des autobus (9,9 millions de dollars)	
Le projet Radiocommunication au Réseau des autobus est reporté, faisant suite à une décision de revoir les technologies qui seront utilisées.	1,6
Le projet d'automatisation de la prise de service des chauffeurs est repoussé en 2008.	0,8
Report de différents programmes de maintien du patrimoine.	6,8
Divers projets reliés aux normes non réalisés.	0,7

Réseau du métro (11,4 millions de dollars)	
La mise aux normes de quelques postes de ventilation a été retardée.	2,5
Certains programmes de réfection de bâtiments du métro ont été repoussés en 2007.	5,5
Retard dans différents projets reliés aux voitures de métro.	1,6
Autres projets reliés aux équipements du métro sont repoussés en 2007.	1,8

Autres (-0,4 million de dollars)	
Hausse des dépenses imputées au fonds de roulement comprenant, entre autres, l'acquisition de mobilier de bureau, l'amélioration locative et diverses demandes additionnelles.	-0,4

Transport adapté (-0,6 million de dollars)	
La révision de la climatisation et du chauffage au CT St-Michel était prévue en 2005, mais a été dépensée en 2006.	-0,6

Approche sectorielle

Répartition des dépenses d'investissement par secteur
Prévision des dépenses d'investissement
Projets capitalisables subventionnés
Projets capitalisables et non subventionnés

Approche sectorielle

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 PTI, tels que présentés dans les sections suivantes, ont été regroupés par familles de dépenses, par secteurs et par catégories d'actifs :

■ le secteur Réseau des autobus comprend les achats et l'entretien des autobus urbains et articulés, l'achat et la fabrication des équipements et outillage nécessaires à l'entretien des véhicules, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier lié à ce secteur, en plus des dépenses liées au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité et la santé de la clientèle et du personnel;

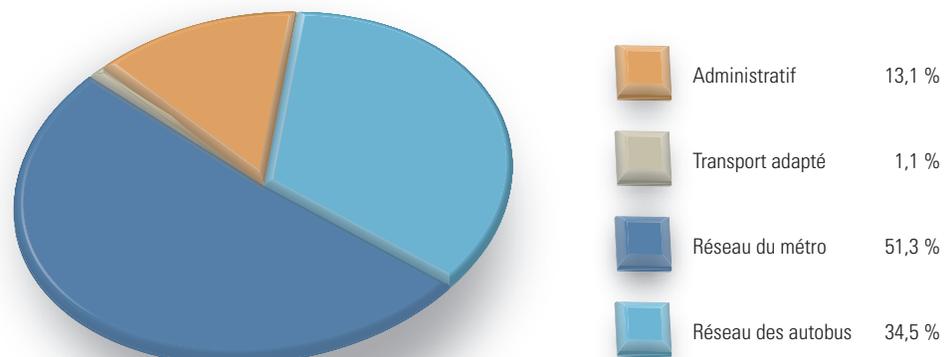
■ le secteur Réseau du métro regroupe l'acquisition et l'entretien des voitures, l'achat et l'entretien des équipements fixes et des véhicules de travaux, ainsi que le maintien du patrimoine immobilier et des infrastructures, en plus du respect des normes environnementales et l'amélioration des installations de façon à préserver la santé de la clientèle et du personnel;

■ le secteur Transport adapté englobe les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté, ainsi que le maintien du patrimoine lié à ce secteur;

■ le secteur Administratif inclut les projets d'acquisition, de développement et d'implantation de nouvelles technologies de l'information, l'achat de véhicules de service pour l'ensemble de la Société, ainsi que divers projets financés par le fonds de roulement.

De 2002 à 2006, quelque 85,8 % des dépenses d'investissement étaient dédiées aux réseaux des autobus et du métro, soit 51,3 % au Réseau du métro et 34,5 % au Réseau des autobus.

Répartition des investissements de 2002 à 2006



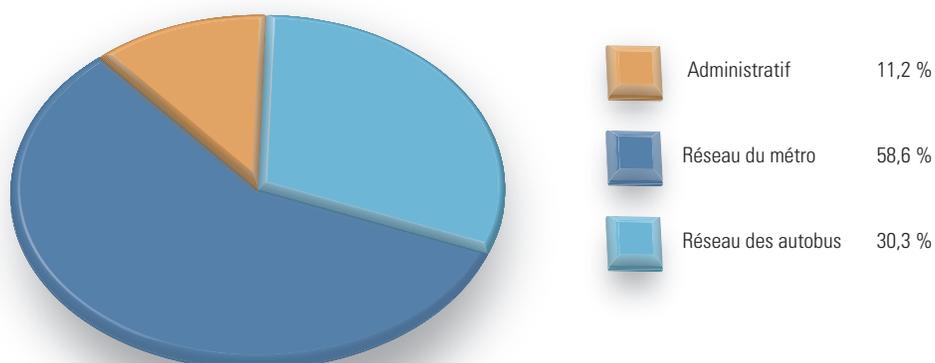
De 2007 à 2009, la proportion des investissements consacrée au Réseau du métro sera de 58,6 % et de 30,3 % pour le Réseau des autobus.

Les investissements au Réseau du métro représentent un montant de 709 millions de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Les principaux projets justifiant ce montant sont Réno-Systèmes Phase II, Réno-Stations Phase II, le réaménagement des voitures de métro MR-73 et le remplacement des voitures MR-63.

Afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle et d'assurer la livraison d'un service de qualité, plus de 366,8 millions de dollars seront investis dans le secteur du Réseau des autobus, entre autres, pour le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés, pour l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camion, ainsi que pour la construction d'un nouveau centre de carrosserie.

Les projets du secteur Administratif et autres (incluant les autres sources de fonds) représentent 11,2 % des dépenses d'investissement totales de la Société. Le projet Vente et perception, qui a pour objectif d'améliorer le système de vente et de distribution des titres de transport, représente plus de 72,2 % des dépenses du secteur, soit un montant de 97,5 millions de dollars, tandis que 27,8 % des investissements de ce secteur est principalement consacré aux équipements informatiques et au remplacement de véhicules de service pour l'ensemble de la Société.

Répartition des investissements de 2007 à 2009



Approche sectorielle

Prévision des dépenses d'investissement

(en milliers de dollars)

Familles de dépenses	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus								
Capitalisées et subventionnées	110 774	39 133	70 681	88 024	125 786	284 491	267 507	701 905
Capitalisées et non subventionnées	24 733	7 240	9 519	31 847	40 962	82 328	3 836	118 137
Total secteur - Réseau des autobus	135 507	46 373	80 200	119 871	166 748	366 819	271 343	820 042
Secteur - Réseau du métro								
Capitalisées et subventionnées	323 105	150 064	177 953	247 483	259 735	685 171	1 146 706	2 305 046
Capitalisées et non subventionnées	1 732	3 554	11 403	9 402	3 064	23 869	321	29 476
Total secteur - Réseau du métro	324 837	153 618	189 356	256 885	262 799	709 040	1 147 027	2 334 522
Secteur - Transport adapté								
Capitalisées et subventionnées	–	–	–	–	–	–	–	–
Capitalisées et non subventionnées	455	585	–	–	–	–	–	1 040
Total secteur - Transport adapté	455	585	–	–	–	–	–	1 040
Secteur - Administratif								
Capitalisées et subventionnées	–	–	–	–	–	–	–	–
Capitalisées et non subventionnées	62 897	37 603	60 780	53 490	8 359	122 629	6 163	229 292
Total secteur - Administratif	62 897	37 603	60 780	53 490	8 359	122 629	6 163	229 292
Autres								
Comptant – capitalisable (minibus du TA)	397	1 133	1 273	1 516	1 546	4 335	1 577	7 442
Divers projets financés par le fonds de roulement	–	2 855	2 955	2 860	2 240	8 055	3 340	14 250
Total - Autres	397	3 988	4 228	4 376	3 786	12 390	4 917	21 692
Tous les secteurs								
Capitalisées et subventionnées	433 879	189 197	248 634	335 507	385 521	969 662	1 414 213	3 006 951
Capitalisées et non subventionnées	89 817	48 982	81 702	94 739	52 385	228 826	10 320	377 945
Autres	397	3 988	4 228	4 376	3 786	12 390	4 917	21 692
GRAND TOTAL - Tous les secteurs	524 093	242 167	334 564	434 622	441 692	1 210 878	1 429 450	3 406 588

Approche sectorielle

Projets capitalisables / subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus										
Matériel roulant										
CA-118	201111-01	Remplacement des autobus urbains 2003-2007 (initial)	95 219	32 424	32 642	–	–	32 642	–	160 285
CA-118	201111-02	Amélioration de la fiabilité des APS	13 552	4 698	–	–	–	–	–	18 250
	201112-01	Acquisition d'autobus articulés 2008-2012	–	–	–	–	49 202	49 202	124 904	174 106
R-016	350005	Remplacement des minibus urbains	371	2	–	–	–	–	–	373
	500001	Acquisition autobus 40 pieds 2007-2012 (option)	–	–	19 908	27 408	27 985	75 301	89 542	164 843
R-064	500003	Bureau de projet Autobus	260	619	687	472	–	1 159	–	2 038
Sous-total - Matériel roulant			109 402	37 743	53 237	27 880	77 187	158 304	214 446	519 895
Secteur - Réseau des autobus										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
	000867	Garage Bellechasse : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	–	–	–	60	800	860	1 197	2 057
	150000	Sécurité dans les transports en commun	–	–	137	1 056	–	1 193	–	1 193
	300850	CT St-Denis : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	–	–	–	600	6 000	6 600	17 672	24 272
	301056	CT Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment	–	–	–	4 501	4 501	9 002	4 511	13 513
CA-113	350001	Programme de mesures préférentielles pour autobus - Réseau prioritaire montréalais - Phase 1	840	400	1 962	5 996	3 000	10 958	–	12 198
CA-113	350001-02	Programme de mesures préférentielles pour autobus - Réseau prioritaire montréalais - Phases 2 à 4	–	–	–	–	4 047	4 047	29 681	33 728
CA-113	350002	Terminus Elmhurst et Fairview	–	–	300	1 000	1 000	2 300	–	2 300
R-055	529999	Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camions	532	990	15 045	46 931	29 251	91 227	–	92 749
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			1 372	1 390	17 444	60 144	48 599	126 187	53 061	182 010
Total du Secteur - Réseau des autobus			110 774	39 133	70 681	88 024	125 786	284 491	267 507	701 905

Approche sectorielle

Projets capitalisables / subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro										
Machinerie, équipement et outillage										
CA-116	290011	Réno-Systèmes Phase I	210 225	69 749	25 462	–	–	25 462	–	305 436
R-058	290012	Réno-Systèmes Phase II	20 017	55 251	99 530	130 000	125 000	354 530	199 713	629 511
CA-109	721128	Remplacement des chargeurs et des batteries - Poste de signalisation	2 028	383	–	–	–	–	–	2 411
CA-109	721603	Réfection des connexions inductives J.S.	1 808	1 374	456	684	262	1 402	–	4 584
R-006	721732	Remplacement des échelles d'évacuation	27	692	255	–	–	255	–	974
CA-109	9211018	Remplacement des transformateurs aux BPC	7 688	23	–	–	–	–	–	7 711
CA-109	9230557	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase I	2 206	1 679	552	–	–	552	–	4 437
CA-109	9230558	Amélioration de l'éclairage en tunnel - phase II	13	103	3 320	2 294	1 155	6 769	–	6 885
CA-52	9980175	Remplacement des relais ACEC	2 377	798	664	–	–	664	–	3 839
CA-52	9980345	Implantation de zones-test à microprocesseur	665	200	142	147	–	289	–	1 154
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			247 054	130 252	130 381	133 125	126 417	389 923	199 713	966 942
Secteur - Réseau du métro										
Matériel roulant										
CA-31	171360	Rénovation des voitures MR-63	64 395	97	109	112	115	336	35	64 863
R-042	230005	Acquisition de voitures de métro - Bureau de projet	292	1 709	9 123	71 533	112 353	193 009	945 394	1 140 404
R-045	683169	Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73	1 492	11 488	16 283	4 656	–	20 939	–	33 919
Sous-total - Matériel roulant			66 179	13 294	25 515	76 301	112 468	214 284	945 429	1 239 186
Secteur - Réseau du métro										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
	250000	Sécurité dans les transports en commun	–	–	3 901	10 834	–	14 735	–	14 735
	350004	Amélioration de l'accessibilité au réseau du métro - Tuiles avertissantes	–	–	–	1 761	1 813	3 574	1 564	5 138
R-027	634370	Programme Réno-Stations - Phase II	5 944	6 382	17 856	23 671	19 037	60 564	–	72 890
R-004	721621	Agrandissement de l'atelier de la voie	3 928	136	–	–	–	–	–	4 064
	721849	Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre d'entretien du matériel roulant	–	–	300	1 791	–	2 091	–	2 091
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			9 872	6 518	22 057	38 057	20 850	80 964	1 564	98 918
Total du Secteur - Réseau du métro			323 105	150 064	177 953	247 483	259 735	685 171	1 146 706	2 305 046
GRAND TOTAL - capitalisés et subventionnés			433 879	189 197	248 634	335 507	385 521	969 662	1 414 213	3 006 951

Approche sectorielle

Projets capitalisables / non subventionnés

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus										
Machinerie, équipement et outillage										
	1256	Divers CT : Remplacement de distributrices de carburant	–	–	182	132	–	314	–	314
R-067	506464	Remplacement du contrôleur - poinçonneuse CNC (Pierce All)	–	192	–	–	–	–	–	192
R-040	5202070	Remplacement des équipements de production et outillage – 2003/2008	835	202	300	300	–	600	–	1 637
	520210	Remplacement ou réfection des équipements de production – 2008/2010	–	–	–	1 345	579	1 924	529	2 453
R-002	562124	Programme de remplacement des vérins	3 984	155	300	1 200	–	1 500	–	5 639
R-020	562140-01	Remplacement d'équipements de production (Atelier Villeray et centres de transport)	363	–	106	–	–	106	–	469
R-063	721759	SAEIC3 - Volet radiocommunication RDA	–	498	1 000	23 100	31 980	56 080	–	56 578
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			5 182	1 047	1 888	26 077	32 559	60 524	529	67 282
Secteur - Réseau des autobus										
Matériel informatique										
	500400	Automatisation de la prise de service des chauffeurs et du choix des affectations de travail	–	–	–	832	–	832	–	832
R-025	530869-01	Implantation du progiciel SAP PM - Entretien RDA	4 889	793	159	–	–	159	–	5 841
CA-117	901999	SAEIC phase 2	8 245	1 624	191	–	–	191	–	10 060
Sous-total - Matériel informatique			13 134	2 417	350	832	–	1 182	–	16 733
Secteur - Réseau des autobus										
Normes										
	1383	Mise à niveau des équipements pétroliers	–	–	600	600	756	1 956	–	1 956
R-072	300850-02	CT St-Denis : Travaux de mise en conformité aux normes (portion non subventionnable)	–	50	250	–	–	250	–	300
R-066	300982	CT LaSalle : Mise aux normes du poste de distribution du carburant	–	10	263	–	–	263	–	273
R-069	300996	Divers bâtiments : Mise aux normes des systèmes de dépoussiéreurs	–	–	285	236	–	521	–	521
R-072	301056-02	CT Frontenac : Travaux de mise en conformité aux normes (portion non subventionnable)	–	50	150	–	–	150	–	200
R-066	301077	CT Anjou : Installation d'un système de détection des gaz d'échappement sur la ventilation	–	250	22	–	–	22	–	272

Approche sectorielle

Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau des autobus										
Normes (suite)										
R-066	301083	CT Legendre : Enlèvement de réservoirs d'huile usée et ajout de tuyauterie	–	–	182	–	–	182	–	182
R-052	5302106	Achat et installation d'un système de remplissage de carburant sans déversement	232	138	–	744	–	744	–	1 114
R-057	566429-02	CT St-Laurent : Remplacement des réservoirs d'huiles usées	–	370	–	–	–	–	–	370
Sous-total - Normes			232	868	1 752	1 580	756	4 088	–	5 188
Secteur - Réseau des autobus										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
	1368	Renouvellement du parc d'abribus et du mobilier urbain	–	–	561	604	650	1 815	–	1 815
	201112-02	Intégration des autobus articulés	–	–	354	569	368	1 291	542	1 833
R-072	300736	CT Frontenac : Remplacement des unités de thermopompes	–	–	649	–	–	649	–	649
R-066	300932	CT St-Michel : Réaménagement des groupes Mobilier urbain et Entretien des terrains	–	30	349	–	–	349	–	379
R-066	301065	Divers bâtiments du Réseau des autobus : Remplacement de panneaux d'alarme incendie	–	–	301	335	129	765	122	887
R-066	301092	Plateau Youville : Optimisation de l'efficacité énergétique de la chaufferie	–	1 700	125	–	–	125	–	1 825
R-005	561908	Programme de réfection des dalles de plancher, des aires de circulation et des stationnements	1 594	250	1 000	1 000	1 400	3 400	–	5 244
R-005	562127	Programme de réfection des toitures	1 841	205	–	–	–	–	–	2 046
R-005	562137	Programme de réfection des systèmes CVAC	2 187	250	2 000	750	5 000	7 750	2 500	12 687
R-048	814160	Travaux urgents - Atelier Crémazie	563	453	50	100	100	250	143	1 409
R-057	823993-00	Divers bâtiments : Remplacement des panneaux de contrôle automatique des portes	–	20	140	–	–	140	–	160
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			6 185	2 908	5 529	3 358	7 647	16 534	3 307	28 934
Total du Secteur - Réseau des autobus			24 733	7 240	9 519	31 847	40 962	82 328	3 836	118 137

Approche sectorielle

Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro										
Machinerie, équipement et outillage										
R-071	695001	Programme de remplacement des récurveurs-aspirateurs	–	178	183	438	428	1 049	321	1 548
R-054	721775	Modernisation des escaliers mécaniques O & K	14	51	–	–	–	–	–	65
R-060	721843	Remplacement des génératrices mobiles	18	11	165	–	–	165	–	194
	721861	Remplacement des contacteurs de trolley des PR Youville et Beaugrand	–	–	600	60	–	660	–	660
R-071	721864	Sécurisation du circuit de sortie des amplifications AD400	–	–	241	–	–	241	–	241
R-057	762618	Atelier GR : Modification et standardisation des vérins servant aux voitures de métro	6	190	200	200	202	602	–	798
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			38	430	1 389	698	630	2 717	321	3 506
Secteur - Réseau du métro										
Matériel informatique										
	721866	Solution de gestion de l'entretien des équipements fixes du métro	–	–	2 152	2 664	624	5 440	–	5 440
Sous-total - Matériel informatique			–	–	2 152	2 664	624	5 440	–	5 440
Secteur - Réseau du métro										
Matériel roulant										
	683189	Remplacement des blocs CE des MR-73	–	–	1 614	–	–	1 614	–	1 614
R-071	683190	Modification de la loge de conduite MR-73 (Annexe J)	–	187	281	228	–	509	–	696
Sous-total - Matériel roulant			–	187	1 895	228	–	2 123	–	2 310
Secteur - Réseau du métro										
Normes										
	363	Station Longueuil–Université-de-Sherbrooke : Mise aux normes du poste de ventilation naturelle	–	–	162	–	–	162	–	162
	1153	Centre Duvernay : Enlèvement et remplacement de réservoirs d'huiles usées et de diesel	–	–	274	–	–	274	–	274
R-065	300300	Station Longueuil–Université-de-Sherbrooke : Inversion des portes coupe-feu	–	–	–	–	372	372	–	372
R-053	721709	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	183	7	500	–	–	500	–	690
R-041	721773	Amélioration du poste de ventilation Bousquet	333	2	30	490	–	520	–	855
Sous-total - Normes			516	9	966	490	372	1 828	–	2 353

Approche sectorielle

Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
	280	Révision de la climatisation des postes de relais	–	–	137	–	–	137	–	137
R-057	705	Stations de métro : Ajout de drainage aux fosses de grilles gratte-pieds	–	30	140	97	–	237	–	267
	937	Relocalisation et réaménagement du local du chef de terminus Henri-Bourassa	–	–	246	–	–	246	–	246
	1061	Plateau Youville : Réfection de la tuyauterie de gicleurs	–	–	80	80	87	247	–	247
	1105	Station Beaubien : Réfection des dalles de plancher des édicules	–	–	100	851	–	951	–	951
	1117	Tunnel L4 : Travaux de remplacement de la tuyauterie d'incendie	–	–	269	–	–	269	–	269
	1164	Arrière-gare St-Michel : Installation d'un système d'extincteurs automatiques	–	–	60	628	–	688	–	688
	1251	Diverses stations : Ajout de fosses de captage et de drainage	–	–	5	290	279	574	–	574
	1252	Station Guy-Concordia : Réfection des dalles de plancher des édicules	–	–	100	816	–	916	–	916
	1263	Divers bâtiments : Travaux de réfection de toitures	–	–	222	–	–	222	–	222
R-065	300951	Faisceau Youville : Construction d'une salle de formation	–	–	264	–	–	264	–	264
R-065	300976	Garage Angrignon : Remplacement des ventilateurs de toit	–	200	69	–	–	69	–	269
R-065	301025	Station de métro : Modification du système de chauffage et des dalles de plancher des édicules	–	–	400	500	542	1 442	–	1 442
R-065	301044	Divers endroits : Programme de remplacement de toitures 2006	–	830	–	–	–	–	–	830
R-065	301048	Garages Beaugrand et Lionel-Groulx : Réfection de la membrane d'étanchéité	–	–	309	–	–	309	–	309
R-065	301060	Station Guy-Concordia : Réfection des finis et éléments structuraux	–	–	100	862	–	962	–	962
R-020	568315	Programme de réfection des finis de plancher et des marches d'escaliers	–	30	275	100	–	375	–	405
R-020	568316	Programme de réfection des fenêtres, portes et cadres	120	85	600	472	380	1 452	–	1 657
R-065	570162	Plateau Youville - Amélioration de l'éclairage à divers endroits	–	–	233	376	–	609	–	609
R-060	721824	Remplacement de l'alimentation des luminaires de quais	6	16	700	–	–	700	–	722
R-050	777651	Ajout de la voie B+ à l'atelier de la voie	381	1	–	–	–	–	–	382

Approche sectorielle

Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Réseau du métro										
Patrimoine immobilier et infrastructures (suite)										
R-060	822000	Haltes commerciales – Mise aux normes des espaces locatifs	282	1 112	442	–	–	442	–	1 836
R-047	823980-00	Station Berri-UQAM : Réfection des murs et des fissures	–	245	–	–	–	–	–	245
R-049	824000-00	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	172	250	250	250	150	650	–	1 072
R-047	824004-00	Remplacement des chauffe-eau dans diverses stations	217	129	–	–	–	–	–	346
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			1 178	2 928	5 001	5 322	1 438	11 761	–	15 867
Total du Secteur - Réseau du métro			1 732	3 554	11 403	9 402	3 064	23 869	321	29 476
Secteur - Transport adapté										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
R-057	700	CT St-Michel : Révision du système de CVAC	455	585	–	–	–	–	–	1 040
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			455	585	–	–	–	–	–	1 040
Total du Secteur - Transport adapté			455	585	–	–	–	–	–	1 040
Secteur - Administratif										
Machinerie, équipement et outillage										
R-010	18503	Système de vente et de perception	41 099	29 680	47 127	45 178	5 163	97 468	619	168 866
Sous-total - Machinerie, équipement et outillage			41 099	29 680	47 127	45 178	5 163	97 468	619	168 866
Secteur - Administratif										
Matériel informatique										
	111	Continuité informatique des systèmes critiques de la STM	–	–	1 399	–	–	1 399	–	1 399
CA-117	230869	SAEIC étapes 1 et 2	7 042	–	296	–	–	296	–	7 338
R-046	230880	Remplacement du système de gestion des accidents du travail	572	550	–	–	–	–	–	1 122
R-068	300112	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) Volet-Infrastructure technologique	–	1 269	308	515	–	823	–	2 092
	350007	Implantation d'une formation en ligne « E-Learning »	–	–	730	1 875	1 154	3 759	2 499	6 258
R-025	530870	Implantation de SAP-Galaxie	354	1 731	1 889	–	–	1 889	–	3 974
	530871	Implantation de divers systèmes informatiques - Amélioration de la performance	–	–	3 163	812	–	3 975	–	3 975
	530872	Mise à niveau SAP à la version mySAPERP	–	–	1 663	184	–	1 847	–	1 847
Sous-total - Matériel informatique			7 968	3 550	9 448	3 386	1 154	13 988	2 499	28 005

Approche sectorielle

Projets capitalisables / non subventionnés (suite)

(en milliers de dollars)

R/E	No projet	Description du projet	2005 et avant	2006 prévu	2007	2008	2009	Total 2007 à 2009	Total 2010 et après	Total projet
Secteur - Administratif										
Matériel roulant										
R-038	500205	Remplacement de véhicules de service 2003-2005	1 708	1 466	1 000	1 065	–	2 065	–	5 239
R-070	5003135	Remplacement et ajout de véhicules de service 2006-2008	–	–	2 403	–	–	2 403	–	2 403
	5003136	Remplacement et ajout de véhicules de service 2007-2009	–	–	–	3 615	2 042	5 657	3 045	8 702
R-056	5004069-02	Remplacement de véhicules de service - 2005-2007	458	2 234	348	–	–	348	–	3 040
Sous-total - Matériel roulant			2 166	3 700	3 751	4 680	2 042	10 473	3 045	19 384
Secteur - Administratif										
Patrimoine immobilier et infrastructures										
	1359	Atelier Villeray : Réfection de la maçonnerie	–	–	154	–	–	154	–	154
R-066	568318-00	Programme de remplacement des plafonds acoustiques	–	–	300	246	–	546	–	546
R-018	9249324	Acquisition et rénovation de locaux administratifs	11 664	673	–	–	–	–	–	12 337
Sous-total - Patrimoine immobilier et infrastructures			11 664	673	454	246	–	700	–	13 037
Total du secteur - Administratif			62 897	37 603	60 780	53 490	8 359	122 629	6 163	229 292
GRAND TOTAL - capitalisés et non subventionnés			89 817	48 982	81 702	94 739	52 385	228 826	10 320	377 945

Réseau des autobus

Matériel roulant
Patrimoine immobilier et infrastructures
Machinerie, équipement et outillage
Fiches de projets



Réseau des autobus

Au Réseau des autobus, les investissements requis au cours des trois prochaines années totalisent 366,8 millions de dollars et représentent 30,3 % des dépenses d'investissement. Les principaux projets sont :

- le réaménagement et l'entretien des infrastructures (142,7 millions de dollars), dont la relocalisation de l'atelier de la carrosserie, l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de réparations des véhicules de service (91,2 millions de dollars), le programme de mesures préférentielles et l'optimisation des terminus (17,3 millions de dollars), la réfection des CT St-Denis et Frontenac (16,2 millions de dollars) et divers projets de réfection de bâtiments (18 millions de dollars);

- le remplacement des autobus, dont une partie par des autobus articulés pour 158,3 millions de dollars;

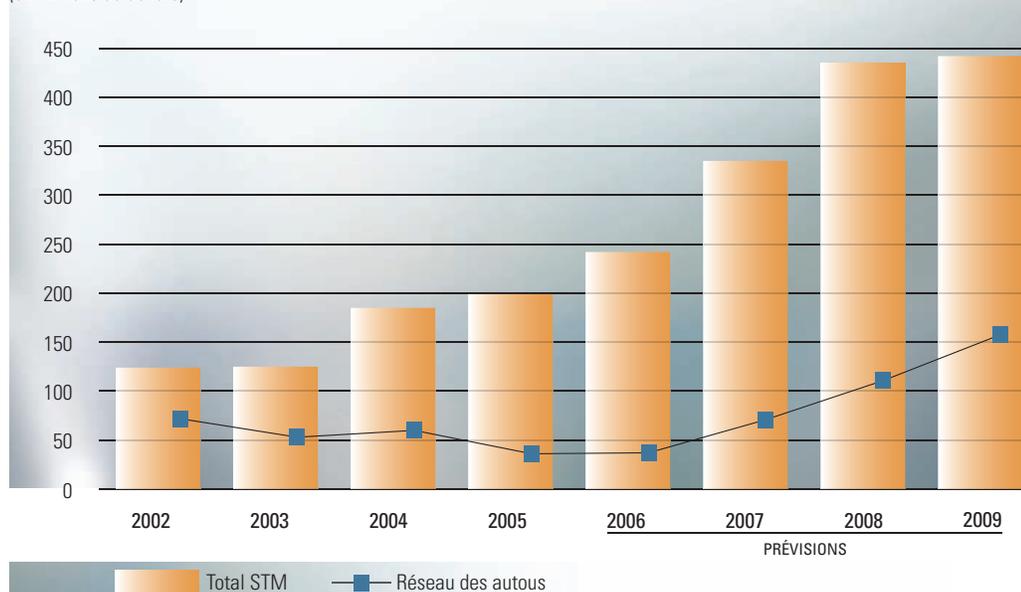
- le remplacement de la machinerie, équipement et outillage (60,5 millions de dollars), dont le système de radiocommunication des autobus (56,1 millions de dollars) et divers autres projets (4,4 millions de dollars);

- l'implantation de systèmes d'information ainsi que différents projets de mise aux normes environnementales et de sécurité (5,3 millions de dollars).

De 2002 à 2006, le secteur du Réseau des autobus a représenté 34,5 % des dépenses totales en investissements. Pendant cette période, environ 302,4 millions de dollars ont été investis dont 253,2 millions de dollars, soit 83,8 % des dépenses totales, pour l'acquisition de nouveaux autobus. Durant cette période, le solde des investissements a été essentiellement consacré au renouvellement des équipements informatiques nécessaires à l'exploitation, à l'information à la clientèle, ainsi qu'à l'entretien des bâtiments directement liés à l'exploitation des autobus.

Évolution des dépenses d'investissement du Réseau des autobus par rapport aux investissements totaux

(en millions de dollars)



Matériel roulant

Les achats d'autobus à plancher surbaissé et d'autobus articulés constituent des investissements majeurs pour la Société. Les autobus à plancher surbaissé sont acquis afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. Les autobus articulés ont été retenus afin d'améliorer le service sur les axes très achalandés.

Entre 2007 et 2009, la Société investira 107,9 millions de dollars pour l'acquisition de 209 autobus. Les nouveaux véhicules remplaceront les autobus de type Classic. Cet investissement est conforme au Programme de gestion du parc présenté au ministère des Transports.

De concert avec les autres sociétés de transport du Québec, la Société a mis de l'avant un bureau de projet Autobus, dont les objectifs sont de procéder à diverses études, de préparer et d'élaborer toute la documentation technique et contractuelle touchant les autobus articulés. La livraison de ces nouveaux autobus devrait se faire à partir de 2009.

Types d'autobus :

Modèle	Nombre prévu au		2007		2008		2009	
	31/12/ 2006	% du parc		% du parc		% du parc		% du parc
Classic	559	35 %	493	30 %	443	27 %	348	21 %
APS	1031	65 %	1 137	70 %	1 187	73 %	1 240	75 %
Articulé							58	4 %
TOTAL	1 590		1 630		1 630		1 646	

Évolution du parc d'autobus :

Année	Nombre de véhicules	Âge moyen des véhicules	Nombre de véhicules de plus de 16 ans
2006	1 590	9,26	0
2007	1 630	8,50	5
2008	1 630	9,00	24
2009	1 646	9,00	29

Réseau des autobus

Patrimoine immobilier et infrastructures

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

La STM prévoit investir un montant de 182,3 millions de dollars dans le patrimoine immobilier et les infrastructures du Réseau des autobus dans les années à venir, dont 142,7 millions de dollars qui seront dépensés entre 2007 et 2009.

Un projet d'optimisation du patrimoine immobilier et infrastructures du Réseau des autobus est présenté aux projets capitalisables et subventionnés pour un montant de 107,7 millions de dollars. Ce projet vise principalement l'agrandissement et le réaménagement du Centre Legendre et de l'atelier de camion, la construction d'un nouveau centre de carrosserie ainsi que la réalisation de certains travaux de réfection afin de maintenir les actifs en bon état.

Centre de transport	Année de construction/ rénovations majeures	Année d'agrandissement	Utilisation
Mont-Royal	1928	1937	Centre de transport
Atelier Crémazie	1948	1956	Centre d'entretien majeur
Frontenac	1948	1957	Centre de transport
St-Michel	1956/1993		Centre de transport (transport adapté)
St-Denis	1958	1970	Centre de transport
Legendre	1973		Centre de transport
Anjou	1982		Centre de transport
St-Laurent	1984		Centre de transport
LaSalle	1995		Centre de transport

Afin d'améliorer son service à la clientèle, la STM investira également dans des programmes de déploiement de mesures préférentielles et d'aménagement de terminus pour un montant de 17,3 millions de dollars de 2007 à 2009.

Machinerie, équipement et outillage

Pour assurer la livraison d'un service de qualité et sécuritaire, la Société doit remplacer ses systèmes de radiocommunication désuets. Les investissements pour ces nouveaux équipements totaliseront 56,1 millions de dollars pour les trois prochaines années.

Remplacement des autobus 2003 - 2007 (contrat initial)

NUMÉRO DE PROJET : **201111**

Acquisition des autobus 2007-2012 (option)

NUMÉRO DE PROJET : **500001**

Nature

Le but du projet est l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé.

Justification

La Société base sa politique de remplacement des autobus urbains sur une durée de vie utile de 16 ans, tel que requis dans le cadre des subventions du *Programme d'aide au transport en commun* du ministère des Transports du Québec.

Le contrat initial prévoyait l'acquisition de 382 autobus à plancher surbaissé : la STM a réduit l'ensemble de sa commande à 344 en 2004 grâce à l'optimisation de son parc de véhicules urbains existant et futur. Pour 2007-2012, la STM a fait valoir son option sur le prolongement du contrat 2003-2007, pour un total de 305 autobus à plancher surbaissé.

Impacts

Ces achats permettront de diminuer l'âge moyen du parc de véhicules, d'avoir le nombre requis d'autobus pour offrir le service à la clientèle et d'accroître le nombre de lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Livraison des autobus

LIVRAISON 2003-2007

2003 (réel)	37
2004 (réel)	107
2005 (réel)	68
2006 (prévu)	66
2007	66
Total	344

LIVRAISON 2007-2012

2007	40
2008	50
2009	53
2010	77
2011	82
2012	3
Total	305

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	127 643
2007	52 550
2008	27 408
2009	27 985
2010 et après	89 542

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	107 943
TOTAL	
Projet	325 128

Taux de subvention

50 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / CA-118

Bureau de projet Autobus

NUMÉRO DE PROJET : **500003****Nature**

Le bureau de projet doit procéder à la réalisation de diverses études et, de façon générale, à la préparation et à l'élaboration de toute la documentation technique et contractuelle. Il devrait également émettre les recommandations nécessaires dans le cadre du processus d'attribution d'une ou des ententes d'acquisition d'autobus articulés par les neuf sociétés de transport en commun du Québec.

Justification

Les derniers regroupements d'achat d'autobus, (2000-2002) et (2003-2007), ont permis une augmentation significative de la qualité des autobus livrés, ainsi qu'un meilleur contrôle des coûts d'entretien et d'exploitation, et ce au plus grand bénéfice des clients du transport en commun.

Impacts

L'établissement du bureau de projet Autobus devrait assurer une meilleure analyse des besoins opérationnels et de la clientèle par le biais de consultations et de discussions entre les sociétés de transport.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	879
2007	687
2008	472
2009	
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	1 159
TOTAL	
Projet	2 038

Taux de subvention

50 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / R-064

Acquisition d'autobus articulés 2008-2012

NUMÉRO DE PROJET : 201112

Nature

L'acquisition et l'intégration de 202 autobus articulés.

Justification

La STM a identifié plusieurs axes de transport caractérisés par un fort volume de déplacements et possédant un potentiel de croissance intéressant. Toutefois, ce potentiel ne pourra se réaliser si l'offre de service ne répond pas aux attentes de la clientèle. L'augmentation de l'offre de service sur ces axes à l'aide d'autobus urbains de 40 pieds est difficile du point de vue opérationnel et peu souhaitable du point de vue économique. Ces lignes achalandées seront nettement mieux desservies par des autobus articulés.

Ce projet requiert toutefois l'agrandissement du Centre de transport Legendre.

Impacts

L'acquisition d'autobus articulés vise l'augmentation de l'utilisation du transport en commun sur les principales lignes du réseau présentant un potentiel de croissance et fait aussi partie des stratégies retenues par la STM pour mieux répondre aux attentes de la clientèle (ponctualité, régularité et diminution de l'entassement à bord).

Livraison des autobus

2007	0
2008	0
2009	58
2010	82
2011	62
2012	0
Total	202

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	
2008	
2009	49 202
2010 et après	124 904

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	49 202
TOTAL	
Projet	174 106

Taux de subvention

50 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt

CT St-Denis : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET : **300850**

Nature

L'ensemble des interventions a été regroupé de façon à élaborer un Programme de réfection qui sera effectué en deux phases. La phase 1 couvrira les besoins des cinq prochaines années (2007-2011) pour un montant de 19 millions de dollars. Les travaux de la phase 2 (2011-2015) toucheront le volet architecture, principalement la réfection de la toiture, pour un montant de 5 millions de dollars.

Les principales interventions seront les remplacements de l'asphalte et de divers conduits de drainage et de réservoirs souterrains, de la toiture, du système CVAC (chauffage, ventilation, air climatisé), de la fenestration et des portes piétonnières, de l'entrée électrique et des vérins, ainsi que l'enlèvement de l'amiante et le rafraîchissement des locaux du personnel.

Justification

Le Centre de transport St-Denis a été construit en 1958 et agrandi en 1970. Au fil des ans, divers aménagements ont été effectués tout en tenant compte des contraintes de conception du bâtiment.

Depuis la réception de l'avis de réserve d'expropriation du site pour la construction du nouveau CHUM en 1999, aucun investissement d'importance n'a été fait au Centre de transport St-Denis pour remplacer des systèmes ou des composants du bâtiment. Seules les réparations d'ordre mineur ont été faites pour maintenir le statut opérationnel et sécuritaire du centre de transport.

Un mandat d'inspection a été octroyé à une firme d'ingénieurs-conseils pour vérifier l'état de l'immeuble et de l'aménagement extérieur. Plusieurs déficiences relatives à la vétusté des lieux, dont la mise en conformité par rapport aux codes en vigueur, le rafraîchissement des lieux et, finalement, le manque de capacité pour certains systèmes, ont été soulevés. Un mandat de conformité aux normes pour les années 2006 et 2007 a été octroyé à une firme externe en attente des travaux de réfection.

Impacts

En effectuant ces travaux, la STM s'assure de maintenir l'intégrité des installations et de respecter les normes et la réglementation en vigueur.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	
2008	600
2009	6 000
2010 et après	17 672

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	6 600
TOTAL	
Projet	24 272

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt

CT Frontenac : Programme de réfection des systèmes et des équipements du bâtiment

NUMÉRO DE PROJET : **301056**

Nature

Les travaux de réparation portent principalement sur la réfection du pavage et du drainage du terrain, de l'architecture, de la structure, de la mécanique et de l'électricité du bâtiment, du remplacement de vérins et de l'environnement.

Justification

Les travaux de réfection sur ce bâtiment ont pour objectif le maintien opérationnel des installations pour les 20 prochaines années. Une évaluation de l'état de détérioration des systèmes et de l'enveloppe du bâtiment du Centre de transport Frontenac a été faite par un consultant dans le cadre d'une inspection des infrastructures et des composantes de bâtiment. Cette évaluation de l'état physique a permis à la STM de constater la détérioration de certains éléments due au vieillissement et d'établir la nécessité de les restaurer en fonction de la gravité des détériorations ou de leur limite de vie utile. Les travaux de réparation permettront le maintien des opérations du centre de transport.

Un mandat de conformité aux normes pour les années 2006 et 2007 a été octroyé à une firme externe en attente des travaux de réfection prévus à compter de 2008.

La priorité a été établie selon les critères suivants :

- le maintien de l'intégrité des installations;
- la mise en conformité aux codes et normes en vigueur;
- la conservation de lieux adéquats pour le personnel afin d'éviter les arrêts de travail.

Impacts

En effectuant ces travaux, la STM s'assure de maintenir l'intégrité des installations et de respecter les normes et la réglementation en vigueur.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	
2008	4 501
2009	4 501
2010 et après	4 511

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	9 002
TOTAL	
Projet	13 513

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt

Programme de mesures préférentielles pour autobus – Réseau prioritaire montréalais – Phase 1 à 4

NUMÉRO DE PROJET : **350001-02**

Nature

Dans le cadre de l'amélioration de la rapidité des déplacements de la clientèle sur le réseau, ce projet consiste à implanter une série de mesures préférentielles pour autobus dans plusieurs axes du territoire de la ville de Montréal. Ces mesures comprennent :

- l'implantation de voies réservées pour autobus;
- des interventions aux feux de circulation, comme la préemption, la phase prioritaire au départ et la prolongation du feu vert;
- des modifications à la géométrie et au marquage des chaussées;
- la gestion de la circulation et du stationnement.

L'implantation de voies réservées et/ou de mesures préférentielles pour les années 2007-2013 se fera dans l'axe des artères suivantes :

2007-2008 : Saint-Michel, Notre-Dame, Rosemont, Beaubien, A-25;

2008-2009 : Pierrefonds, Sherbrooke Ouest;

2009-2010 : Henri-Bourassa, A-20;

2010-2011 : Côte St-Luc, Jean-Talon Est, Sauvé/Côte-Vertu, Cavendish;

2011-2012 : Lacordaire, Grenet, Sherbrooke au centre-ville et Newman;

2012-2013 : Brunswick, l'Acadie et Des Sources.

Justification

En plus d'améliorer 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 opérationnelles.

Projets jumelés :	2007-2009	TOTAL PROJET
Phase 1 :	10 958	12 198
Phase 2 à 4 :	4 047	33 728
Total	15 005	45 926

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	1 240
2007	1 962
2008	5 996
2009	7 047
2010 et après	29 681

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	15 005
TOTAL	
Projet	45 926

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / CA-113

Réaménagement des terminus Elmhurst et Fairview

NUMÉRO DE PROJET : 350002

Nature

Le projet consiste à réaménager de nouveaux terminus et points d'attente et à améliorer les conditions d'exploitation. Les interventions aux terminus existants permettront de corriger certains problèmes associés à l'exploitation ou à la sécurité opérationnelle.

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

Justification

En plus d'améliorer 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.

Impacts

Ces projets entraîneront des impacts positifs pour l'entreprise, dont :

- améliorer les conditions d'attente, l'information et la sécurité de la clientèle;
- améliorer l'image de l'entreprise par la qualité de ses installations;
- améliorer les conditions de circulation locales;
- protéger la qualité de l'environnement urbain et rejoindre les préoccupations du milieu;
- faciliter les mouvements des véhicules et augmenter la capacité d'accueil du site.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	300
2008	1 000
2009	1 000
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	2 300
TOTAL	
Projet	2 300

Taux de subvention

75% des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / CA-113

Relocalisation du Centre d'entretien majeur de la carrosserie, réaménagement du Centre Legendre et l'atelier de camions

NUMÉRO DE PROJET : **529999**

Nature

Le projet consiste à rénover les infrastructures du Réseau des autobus afin de pallier les problèmes de vieillissement de ses actifs immobiliers et de permettre l'introduction de nouveaux véhicules et leurs nouvelles technologies.

Plus particulièrement, le projet vise l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre, la fermeture du Centre de transport Mont-Royal, l'aménagement d'un Centre d'entretien majeur en carrosserie, ainsi que la relocalisation de l'atelier de camions.

Justification

L'objectif principal du projet consiste à optimiser les infrastructures du Réseau des autobus pour mieux répondre aux impératifs d'entretien et d'exploitation des nouveaux véhicules à plancher surbaissé (APS) et à l'arrivée de véhicules articulés, tout en tenant compte des orientations opérationnelles et financières de la Société, telles que :

- diminuer les coûts de fonctionnement de l'entreprise par la réduction du nombre de centres de transport de 7 à 6 et par le rajeunissement du parc immobilier;
- améliorer la performance de l'entretien des autobus par un gain d'efficacité découlant d'une révision des processus et par la construction de nouvelles installations polyvalentes;
- se doter d'installations permettant l'entretien de véhicules avec carrosserie de fibre de verre et configurées de façon à recevoir des autobus articulés;
- éviter des dépenses majeures pour la réfection de vieux bâtiments qui ne pourraient répondre aux besoins futurs du Réseau des autobus.

Impacts

Par ce réaménagement de ses infrastructures, la Société pourra augmenter l'efficacité de l'entretien des autobus, améliorer les conditions de travail des employés et se doter d'installations pouvant assurer l'entretien des différents types d'autobus.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	1 522
2007	15 045
2008	46 931
2009	29 251
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	91 227
TOTAL	
Projet	92 749

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / R-055

SAEIC3 – Volet radiocommunication RDA et volet adhérence à l'horaire

NUMÉRO DE PROJET : 721759

Nature

Le projet vise à remplacer le système actuel de radiocommunication, à minimiser les conséquences des incidents sur le service et à implanter un système d'aide à l'exploitation au Réseau des autobus.

Justification

La STM s'est dotée en 1999 d'un plan intégré en trois étapes pour le renouvellement de ses logiciels d'exploitation. Ce plan favorisait l'intégration des données nécessaires à la planification et à la livraison du service. L'étape 1, terminée en 2003, a amené le renouvellement des outils de planification du service et d'information à la clientèle. L'étape 2, actuellement en cours, comprend l'installation des logiciels nécessaires à l'affectation des chauffeurs et leurs remplacements. L'étape 3 consiste au remplacement du système de radiocommunication et à l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation de son réseau de surface.

Le système de radiocommunication est en lien direct avec la satisfaction de la clientèle puisqu'il assure la prise en charge rapide d'un événement en vue de minimiser les retards pour la clientèle et qu'il assure la transmission de messages dans les situations d'urgence, contribuant ainsi à la sécurité de la clientèle.

Le système actuel a dépassé sa durée de vie utile, n'est plus adapté au contexte d'exploitation et n'est plus supporté par le fabricant. Il est devenu difficile de s'approvisionner en pièces de rechange puisqu'il n'existe plus de marché primaire pour ce modèle d'équipement.

Impacts

L'acquisition d'un nouveau système de radiocommunication assurera le maintien des communications radio, permettra l'envoi et le traitement de messages prioritaires, améliorera la couverture radio du territoire desservi et augmentera l'efficacité des communications au Réseau des autobus.

Le Réseau des autobus désire acquérir un système d'aide à l'exploitation afin de réduire ses coûts de fonctionnement et d'assurer une meilleure ponctualité, ce qui contribuera à la satisfaction de la clientèle. Ce système mesurera le suivi de l'adhérence à l'horaire et fournira des outils de gestion pour améliorer le taux de ponctualité et de livraison du service, tout en réduisant les coûts associés à la livraison du service.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	498
2007	1 000
2008	23 100
2009	31 980
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	56 080
TOTAL	
Projet	56 578

Taux de subvention

0 %

Financement

Emprunt / R-063

Réseau du métro

Matériel roulant
Patrimoine immobilier et infrastructures
Machinerie, équipement et outillage
Fiches de projets

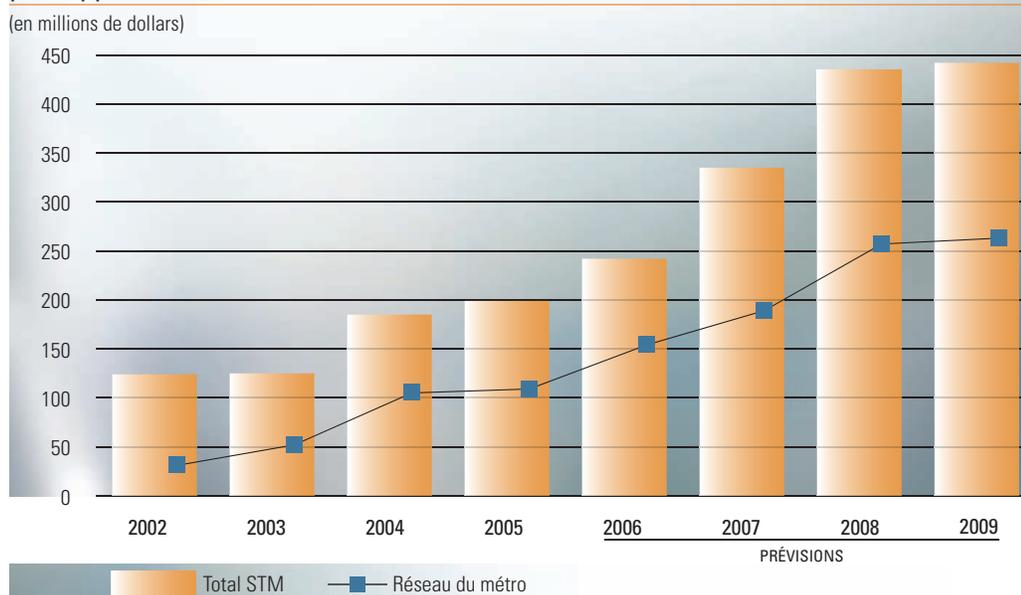
Réseau du métro

De 2007 à 2009, le montant à investir dans ses installations représente plus de 58,6 % des investissements, soit 709 millions de dollars répartis comme suit :

- le programme Réno-Systèmes Phases I et II pour 380 millions de dollars;
- le programme Réno-Stations Phase II pour 60,6 millions de dollars;
- la rénovation et le réaménagement intérieur des voitures MR-73 pour 20,9 millions de dollars;
- divers projets de machinerie, d'équipement et d'outillage, dont l'éclairage en tunnel et le remplacement des récurveurs-aspirateurs pour 12,6 millions de dollars;
- l'acquisition de voitures de métro en vue du remplacement des voitures MR-63 pour 193 millions de dollars;
- divers projets du patrimoine immobilier et infrastructures pour 32,2 millions de dollars, dont la sécurité dans les transports en commun;
- divers projets de matériel informatique, de matériel roulant et de mises aux normes pour 9,7 millions de dollars.

Pour la période 2002-2006, les investissements dans le secteur du Réseau du métro ont représenté 51,3 % des dépenses d'investissement de la Société, soit 449,7 millions de dollars. Les dépenses d'investissement reliées à la machinerie, les équipements fixes et l'outillage du métro ont été de 377,6 millions de dollars, soit 84 % des dépenses totales du secteur. Le maintien du patrimoine immobilier et infrastructures a nécessité des investissements de plus de 32,9 millions de dollars, soit l'équivalent de 7,3 % des dépenses. Finalement, des investissements de l'ordre de 8,8 millions de dollars ont été dédiés aux véhicules de travaux (1,9 %) tandis que 25,9 millions de dollars ont été consacrés aux voitures de métro (5,8 %).

Évolution des dépenses d'investissement du Réseau du métro par rapport aux investissements totaux



Matériel roulant

La Société prévoit renouveler son parc de voitures de métro MR-63, une des plus vieilles séries au monde, qui a atteint sa durée de vie utile de 40 ans en 2006. Les études d'ingénierie définissant les plans et devis ont débuté en 2005 et se poursuivront jusqu'en 2008. Ce programme de remplacement, évalué à plus de 1,2 milliard de dollars, a débuté en 2005 et s'échelonnera jusqu'en 2013.

Au cours de 2007, le métro de Montréal comptera trois nouvelles stations grâce au prolongement de Laval, soit un total de 68 stations. Pour répondre à l'augmentation de l'achalandage en provenance de Laval, la Société procède au réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73. Ce projet augmentera la capacité de transport des voitures, maintiendra l'intérieur des voitures en bon état et contribuera à améliorer la satisfaction de la clientèle.

Patrimoine immobilier et infrastructures

Avec ses quatre lignes, ses 65 stations et ses 66 kilomètres de tunnels, l'actuel Réseau du métro représente un actif important exigeant des investissements considérables pour son maintien et sa modernisation. Ainsi, dans le but d'assurer le respect des normes en vigueur et le remplacement des systèmes et des équipements, la STM a mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier.

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

Or, il a été constaté que les structures auxiliaires de l'ensemble du réseau, les 39 stations des prolongements non touchés par le programme Réno-Stations Phase I, de même que plusieurs portions de la voûte des prolongements, présentent aussi des signes de détérioration avancée.

La STM a initié la deuxième phase du programme Réno-Stations visant en priorité l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les stations du prolongement du réseau, la restauration des infrastructures ciblées (stations du prolongement, structures auxiliaires, tunnels et œuvres d'art), ainsi que la mise aux normes des systèmes de prévention d'incendie des stations des prolongements. Ce projet s'échelonnera sur plus de cinq ans au coût total de 72,9 millions de dollars, dont 60,6 millions de dollars seront dépensés de 2007 à 2009.

De plus, dans le cadre du programme de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageur et du transport en commun, la STM a présenté plusieurs projets liés à la sécurité dans les transports en commun. Ces projets comprennent les mesures de prévention suivantes : l'installation de vidéosurveillance (dans les stations, les tunnels, les loges, etc.), la sécurisation des accès, un programme de formation et de sensibilisation en sécurité pour les employés de la STM et l'implantation du logiciel d'analyse d'images. Ces projets de sûreté et de sécurité dans le réseau du métro sont évalués à 14,7 millions de dollars.

Machinerie, équipement et outillage

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.

La majorité de ces équipements fixes, principalement ceux du réseau initial, ont atteint et parfois dépassé la durée de leur vie utile. De plus, les systèmes de télécommunication 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 (12,6 millions de dollars pour la période 2007-2009), a déjà permis le remplacement ou la réfection majeure de certains équipements fixes du métro. Or, l'envergure des travaux ne permet plus de mener des projets ponctuels qui mettent en œuvre des solutions partielles à des problèmes affectant souvent l'ensemble du réseau.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra son programme Réno-Systèmes. Ce programme a pour objectif de conserver la fiabilité, la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro et, enfin, d'améliorer le service à la clientèle et la performance de la STM en bénéficiant des progrès technologiques. La phase I du programme Réno-Systèmes se terminera en 2007 et déjà on constate une baisse significative du nombre de pannes attribuables aux bris d'équipements. Les coûts estimés pour la phase II sont de plus de 629,5 millions de dollars, alors qu'une phase III est prévue de 2010 à 2015 où les efforts seront surtout consacrés à la réfection des équipements de ventilation, d'énergie d'exploitation et des appareils de la voie.

Programme de maintien des équipements fixes - Réno-Systèmes Phases I et II

NUMÉRO DE PROJET : **290011** ET **290012****Nature**

Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement liés à l'exploitation, situés principalement dans le réseau initial. Les catégories visées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), les équipements de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des trains, ainsi que les systèmes du Centre de contrôle et de télécommunication.

Justification

Près de la moitié du réseau est en service depuis plus de 40 ans alors que le reste, constitué de deux prolongements, l'est depuis 30 ans dans le premier cas et depuis 18 ans dans le deuxième. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier, 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 les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

La phase I représente 305,4 millions de dollars et la phase II, incluant les contrôles de trains, est évaluée à 629,5 millions de dollars.

Impacts

- Amélioration de la fiabilité, du maintien, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service).
- Amélioration de la communication à la clientèle (sonorisation).
- Amélioration du sentiment de sécurité de la clientèle (surveillance vidéo).
- Amélioration du temps d'intervention en cas de panne d'équipements fixes.

Projets jumelés :	2007-2009	TOTAL PROJET
Phase 1:	25 462	305 436
Phase 2 :	354 530	629 511
Total	379 992	934 947

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	355 242
2007	124 992
2008	130 000
2009	125 000
2010 et après	199 713

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	379 992
TOTAL	
Projet	934 947

Taux de subvention

87,5 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt et comptant / CA-116 et R-058

Acquisition de voitures de métro - Bureau de projet

NUMÉRO DE PROJET : **230005****Nature**

L'acquisition de 315 voitures de métro servira à remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 mis en service en 1966. Le nombre de voitures sera réévalué avant l'appel d'offres pour s'assurer de répondre à la croissance de l'achalandage. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité et une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation. De plus, l'aménagement des nouvelles voitures sera étudié afin d'améliorer la fonctionnalité et l'attrait du transport en commun pour la population.

Justification

Les voitures MR-63 totalisent plus de 3 000 000 de kilomètres et leur fiabilité peut se dégrader rapidement, entraînant des problèmes de régularité et de disponibilité du service, ce qui affecterait directement le degré de satisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures MR-63 au-delà de 40 ans. Il est actuellement prévu que la dernière voiture devrait être mise en service en 2013.

La croissance de l'achalandage depuis quelques années a requis la mise en service de plus de trains. En 2007, avec l'ouverture des stations du métro à Laval, le parc actuel sera insuffisant. Le réaménagement des MR-73 permettra d'absorber une partie de cette augmentation de l'achalandage. Le remplacement des voitures MR-63 par des voitures de plus grande capacité et la détermination du nombre exact de voitures à acquérir devrait permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour satisfaire aux exigences de l'offre de service.

Impacts

L'acquisition de voitures de métro permettra d'améliorer le service à la clientèle ainsi que la fiabilité et la régularité du service offert. Ces nouvelles voitures offriront aussi une plus grande accessibilité aux personnes à mobilité réduite, tout en étant plus confortables. Ce projet améliorera la diffusion de l'information aux usagers et l'image de la STM. Le coût global du projet est estimé à 1,2 milliard de dollars.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	2 001
2007	9 123
2008	71 533
2009	112 353
2010 et après	945 394

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	193 009
TOTAL	
Projet	1 140 404

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / R-042 (bureau de projet seulement)

Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73

NUMÉRO DE PROJET : **683169****Nature**

Afin d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir en bon état l'intérieur des voitures, de suffire à l'offre de service à Laval et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle, la STM doit procéder au réaménagement et à la rénovation des voitures de métro MR-73.

Justification

Depuis quelques années, le métro a connu une augmentation de son achalandage, et ce particulièrement sur la ligne 2 où la capacité maximale de transport est presque atteinte. De plus, à compter de 2007, 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.

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

La Société pourra donc offrir à sa clientèle des voitures sécuritaires, propres et accueillantes.

Impacts

Ce projet entraînera les impacts positifs suivants pour l'entreprise :

- /// augmenter la capacité de transport de passagers par train;
- /// améliorer la qualité de l'image de l'entreprise;
- /// améliorer le confort de la clientèle;
- /// améliorer la sécurité des passagers en service voyageur;
- /// générer des économies financières à moyen terme;
- /// rendre disponible un emplacement pour les personnes à mobilité réduite;
- /// améliorer la propreté et le maintien du matériel roulant;
- /// permettre aux voitures MR-73 d'atteindre 40 ans de vie utile.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	12 980
2007	16 283
2008	4 656
2009	
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	20 939
TOTAL	
Projet	33 919

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / R-045

Programme Réno-Stations - Phase II

NUMÉRO DE PROJET : **634370****Nature**

Ce programme assurera :

- la rénovation des 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 détérioré, lâche ou fissuré, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles et les paliers d'accès requis pour entretenir les équipements fixes, à remplacer les équipements électriques désuets, à remplacer la tuyauterie et à effectuer des travaux d'aménagement extérieur;
- la rénovation des diverses stations des prolongements du métro qui présentent des signes de détérioration avancée causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglçage sur les structures, les finis de plancher et les marches d'escaliers;
- la rénovation du tunnel des prolongements du métro qui affichent des signes de détérioration;
- la rénovation des canalisations de drainage des voûtes des stations de métro pour débloquer les drains forés existants jusqu'à la paroi rocheuse et installer de nouvelles canalisations;
- l'installation de tuiles avertissantes facilitant l'accès aux personnes ayant une déficience visuelle;
- la restauration des œuvres d'art du métro.

Justification

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement aux stations et aux tunnels 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 72,9 millions de dollars est requis pour effectuer la réfection des 28 stations du prolongement des lignes 1 et 2 mises en service depuis 1976, des structures auxiliaires du Réseau du métro et du tunnel. En 2005, le programme Réno-Stations inclut le projet de réfection du système de drainage de la voûte en station, ainsi que le remplacement des panneaux alarme-incendie et la restauration de certaines œuvres d'art.

Devant l'envergure des travaux d'entretien 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. Tous les travaux de rénovation seront effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Programme Réno-Stations - Phase II

NUMÉRO DE PROJET : **634370****Impacts**

La réalisation de ce projet permettra :

- ▀ de maintenir l'intégrité des installations;
- ▀ de minimiser les interventions curatives;
- ▀ de mettre en conformité aux normes et à la réglementation en vigueur;
- ▀ d'avoir des installations sécuritaires et fonctionnelles.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	12 326
2007	17 856
2008	23 671
2009	19 037
2010 et après	0

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	60 564
TOTAL	
Projet	72 890

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt / R-027-1

Ajout d'une voie et de vérins pour l'entretien des véhicules de travaux au Centre d'entretien du matériel roulant du métro.

NUMÉRO DE PROJET : **721849**

Nature

- ▀ Ajout d'une voie ainsi que d'un appareil de voie à la porte #1.
- ▀ Ajout de vérins et d'équipement de lavage à la porte #2.

Justification

Le remplacement récent des draines de la série 300 par des tracteurs beaucoup plus lourds (38 000 lb) et l'augmentation du parc de véhicules viennent modifier les besoins opérationnels. Le manque de disponibilité des élévateurs de grande capacité devient donc un problème majeur pour cet atelier.

Le service de l'entretien du matériel roulant (EMR) est responsable de l'entretien des véhicules de travaux, dont 25 tracteurs diesel. Il pratique un entretien préventif (bi-annuel et annuel) et un entretien curatif lorsque survient un bris.

L'acquisition de véhicules de travaux ne pouvant circuler hors voie ferrée requiert l'ajout d'une voie accessible par rail (porte #1), ainsi que l'ajout de vérins et de cuves de récupération pour assurer le nettoyage sous les véhicules, et ce dans le but de maintenir la fiabilité et la disponibilité des véhicules de travaux.

Impacts

Optimisation de la disponibilité des véhicules de travaux pour permettre leur utilisation dans des projets tels que Réno-Systèmes.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	300
2008	1 791
2009	
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	2 091
TOTAL	
Projet	2 091

Taux de subvention

75 % des dépenses admissibles

Financement

Emprunt

Administratif

Machinerie, équipement et outillage

Matériel informatique

Matériel roulant

Fiches de projets

Administratif

Le secteur Administratif comprend les projets de machinerie, équipement et outillage, de matériel informatique, de matériel roulant et des projets de patrimoine immobilier et infrastructures qui ne peuvent être considérés comme faisant partie des secteurs Autobus ou Métro. Un montant de 122,6 millions de dollars sera investi dans ce secteur pour la période de 2007 à 2009, représentant 10,1 % des investissements totaux pour cette période. Les principaux projets du secteur Administratif sont :

- la mise en place d'un système de vente et de perception pour 97,5 millions de dollars;
- le remplacement et l'ajout de véhicules de service pour 10,5 millions de dollars;
- l'acquisition et l'implantation de systèmes informatiques (14 millions de dollars), dont un module de formation en ligne « E-Learning » (3,8 millions de dollars), l'amélioration de la performance (4 millions de dollars) et l'optimisation des processus d'affaires (6,2 millions de dollars);
- le remplacement des plafonds acoustiques de la Tour GR pour 0,6 million de dollars.

De plus, nous présentons dans ce secteur les projets financés par le budget d'exploitation, de minibus pour le transport adapté et par le fonds de roulement, pour un total de 12,4 millions de dollars, représentant 1 % des investissements totaux :

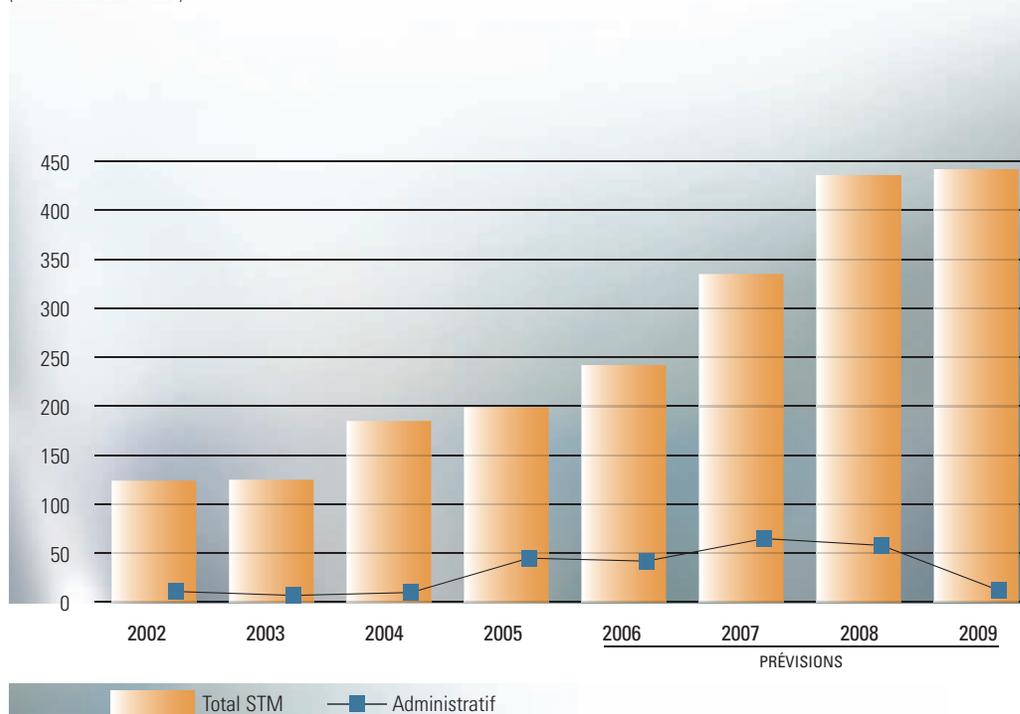
- les projets financés par le fonds de roulement pour 8,1 millions de dollars;
- l'achat de minibus urbains destinés au Transport adapté pour 4,3 millions de dollars.

Le total des investissements pour les trois prochaines années dans le secteur Administratif et autres représente 135 millions de dollars, soit 11,1 % des investissements totaux.

De 2002 à 2006, dans le secteur Administratif, nous retrouvons les projets financés par diverses sources de fonds qui, pour l'ensemble, représentent 13,1 % des dépenses totales en investissement. Pendant cette période, environ 114,8 millions de dollars ont été investis, dont 70,7 millions dans le système de vente et de perception.

Évolution des dépenses d'investissement du secteur Administratif par rapport aux investissements totaux

(en millions de dollars)



Machinerie, équipement et outillage

Au cours des trois prochaines années, 97,5 millions de dollars seront investis en machinerie, équipement et outillage, soit 72,2 % du total des investissements du secteur.

Cet investissement est directement lié à la modernisation et au développement du système de vente et de perception pour les réseaux des autobus et du métro afin d'offrir à la clientèle un système adapté à ses besoins.

Administratif

Matériel informatique

Au cours des trois prochaines années, 22 millions de dollars seront investis en matériel informatique, soit 16,3 % du total des investissements du secteur.

La Société prévoit mettre en place des projets d'amélioration de la performance qui répondent à quatre enjeux précis : l'optimisation de la gestion des garanties, l'optimisation des stocks, la gestion des revenus et recettes et la gestion de la main-d'œuvre. L'investissement prévu est de 4 millions de dollars.

La Société prévoit aussi développer une stratégie alternative de formation, appelée « E-Learning ». Ce projet consiste à offrir de la formation en ligne aux participants en utilisant des technologies électroniques. L'investissement prévu est de 3,8 millions de dollars.

La Société poursuit l'implantation d'un logiciel de l'entretien du patrimoine afin de mesurer ses activités et suivre l'état de ses actifs. L'investissement prévu est de 1,9 million de dollars.

Matériel roulant

Au cours des trois prochaines années, 14,8 millions de dollars seront investis en matériel roulant, soit 11 % du total des investissements du secteur.

Cet investissement est directement lié au remplacement et à l'ajout de véhicules de service (10,5 millions de dollars). Les remplacements visent les véhicules ayant atteint leur durée de vie économique. De plus, un montant de 4,3 millions de dollars est prévu pour le remplacement de minibus au transport adapté.

Système de vente et de perception

NUMÉRO DE PROJET : **18503****Nature**

Le projet vise la mise en place d'un système de vente et de perception afin d'améliorer la perception et la sécurité des recettes et d'offrir à la clientèle un réseau de vente mieux adapté à ses besoins.

Justification

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

La problématique – vente de titres

Les pertes monétaires engendrées par l'indisponibilité de titres à vendre dans le métro et dans les agences 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 de fonctionnement. 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 de la fraude et ont mis en évidence la faiblesse du contrôle visuel pouvant être exercé par le personnel. La multitude de titres devant être contrôlée 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 vente et de perception actuels.

Impacts

Les impacts produits par l'implantation et l'exploitation du système de vente et de perception se feront sentir sur le plan de l'amélioration de la perception, de la sécurité des recettes et du service à la clientèle, ainsi que sur le plan de la performance opérationnelle, de la flexibilité tarifaire et de l'intégration du transport.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	70 779
2007	47 127
2008	45 178
2009	5 163
2010 et après	619

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	97 468
TOTAL	
Projet	168 866

Taux de subvention
0 %

Financement
Emprunt / R-010

Remplacement et ajout de véhicules de service

NUMÉROS DE PROJET : **500205, 5003135, 5003136, 5004069-02****Nature**

Les projets visent le remplacement des véhicules de service qui ont atteint leur durée de vie utile.

Justification

La STM gère un parc de 415 véhicules de service. Afin d'assurer leur remplacement lorsqu'ils atteindront leur durée de vie économique, des investissements annuels sont nécessaires. Le groupe de la gestion du parc détermine quels véhicules doivent être remplacés et s'assure de leur utilisation optimale.

Impacts

La bonne gestion du parc des véhicules de service permet à la STM de répartir des coûts sur plusieurs années et d'éviter les fluctuations importantes de ses investissements. Elle permet aussi de maintenir le parc en bon état et de minimiser les coûts d'entretien.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	5 866
2007	3 751
2008	4 680
2009	2 042
2010 et après	3 045

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	10 473
TOTAL	
Projet	19 384

Taux de subvention

0 %

Financement

Emprunt / R-038; R-056; R-070

Implantation de systèmes informatiques supportant l'amélioration de la performance

NUMÉRO DE PROJET : **530871**

Nature

Le projet consiste en l'implantation de systèmes informatiques et la mise en place de processus basés sur les meilleures pratiques de gestion et vise quatre enjeux précis :

1. l'optimisation de la gestion des garanties;
2. l'optimisation des stocks;
3. la gestion des revenus et recettes;
4. la gestion de la main-d'œuvre.

Justification

L'ensemble du projet d'amélioration de la performance met en place des systèmes informatiques supportant les processus basés sur les meilleures pratiques de gestion qui répondent aux besoins particuliers de l'environnement de la STM.

Impacts

L'optimisation de la gestion des garanties augmentera la récupération des sommes dues et réduira les coûts d'entretien des autobus.

L'optimisation des stocks réduira la quantité de biens en inventaire, améliorera la disponibilité des biens opérationnels critiques, ainsi que la satisfaction de la clientèle.

La gestion des revenus diminuera les coûts de financement à court terme et générera des économies découlant de l'optimisation de l'approvisionnement des titres. De son côté, la gestion des recettes réduira le temps de connaissance des recettes voyageurs, tout en réduisant les risques associés à l'utilisation de systèmes informatiques désuets.

La gestion de la main-d'œuvre inclut la gestion de la rémunération et de la formation, ainsi que la planification de la main-d'œuvre et la mise en place de processus de gestion de la relève.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	3 163
2008	812
2009	
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	3 975
TOTAL	
Projet	3 975

Taux de subvention
0 %

Financement
Emprunt

Implantation d'une formation en ligne « E-Learning »

NUMÉRO DE PROJET : **350007****Nature**

Le projet vise à implanter 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 dispensée aux participants au moyen de technologies électroniques.

Justification

Au cours des prochaines années, des défis importants devront être relevés sur le plan de la formation. L'importance des départs à la retraite dans tous les métiers et les nombreux projets de la STM viendront créer une pression qui l'oblige à envisager 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'allocation des ressources.

Impacts

Il est généralement reconnu par la majorité des spécialistes que la transition de cours donnés en mode traditionnel en classe vers la formation donnée en mode « E-Learning » génère les gains suivants :

- /// la réduction de 30 % à 50 % de la durée de la formation théorique;
- /// l'accès juste à temps et juste assez;
- /// l'enthousiasme des employés pour la formation.

Il est également reconnu que le système de soutien à la tâche génère les bénéfices suivants :

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

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	
2007	730
2008	1 875
2009	1 154
2010 et après	2 499

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	3 759
TOTAL	
Projet	6 258

Taux de subvention
0 %

Financement
Emprunt

SAP–Galaxie

NUMÉRO DE PROJET : **530870****Nature**

Le projet vise la mise en place d'un logiciel de gestion de l'entretien du patrimoine permettant d'optimiser les processus d'affaires et d'implanter un système d'information intégré afin de mesurer les activités et suivre l'état des actifs de la Société.

Justification

Les problématiques à résoudre dans le cadre de SAP–Galaxie touchent deux principaux aspects :

- ▀ le système d'information actuel est désuet, non intégré et non adapté aux besoins;
- ▀ les processus d'affaires nécessitent des améliorations importantes de façon à répondre à un enjeu majeur de l'entreprise, soit la réduction de ses coûts de fonctionnement.

Impacts

La finalité du projet consiste à assurer la réduction des coûts de fonctionnement par l'amélioration des éléments suivants :

- ▀ la connaissance des actifs;
- ▀ le traitement des demandes de services des clients;
- ▀ la fiabilité des actifs;
- ▀ la disponibilité des actifs;
- ▀ la performance des interventions.

Calendrier des dépenses

(en milliers de dollars)

2006 et avant	2 085
2007	1 889
2008	
2009	
2010 et après	

Résumé des dépenses

(en milliers de dollars)

TOTAL	
2007-2009	1 889
TOTAL	
Projet	3 974

Taux de subvention
0 %

Financement
Emprunt

Impact financier

Programme de financement
Impact des dépenses d'investissement
sur l'endettement
Impact des dépenses d'investissement
sur le service de la dette
Impact des dépenses d'investissement
sur le budget d'exploitation

710 981,27 \$
725 211,10 \$
739 715,32 \$
754 509,63 \$
69 599,82 \$
991,82 \$
91 65 \$

Impact financier

Programme de financement

Les besoins de financement à long terme des prochaines années représentent la portion capitalisable des investissements nécessaires au remplacement ou à la rénovation des actifs vieillissants, afin d'offrir un service adapté aux besoins de la clientèle. Ceux-ci auront un impact important sur l'endettement et sur le service de la dette.

L'estimation des besoins de financement à long terme est établie en tenant compte des prévisions d'investissements, de la capacité de réalisation, ainsi que des délais pour obtenir toutes les autorisations requises pour la réalisation des projets. Ces montants incluent les frais financiers et tiennent compte des subventions au comptant de 36 millions de dollars provenant de nos partenaires financiers.

Programme de financement par secteur

(excluant la dette reliée aux trains de banlieue — en millions de dollars)

	2007	2008	2009
Estimation des besoins de financement à long terme			
Réseau des autobus	80,1	119,1	166,8
Réseau du métro	174,8	248,8	262,8
Secteur Administratif	60,8	53,5	8,4
Frais financiers	13,6	18,1	18,8
Total	329,3	439,5	456,8
PROGRAMME DE FINANCEMENT ⁽¹⁾	350,0	425,0	450,0

¹⁾ Tient compte d'un solde à financer au 31 décembre 2006.

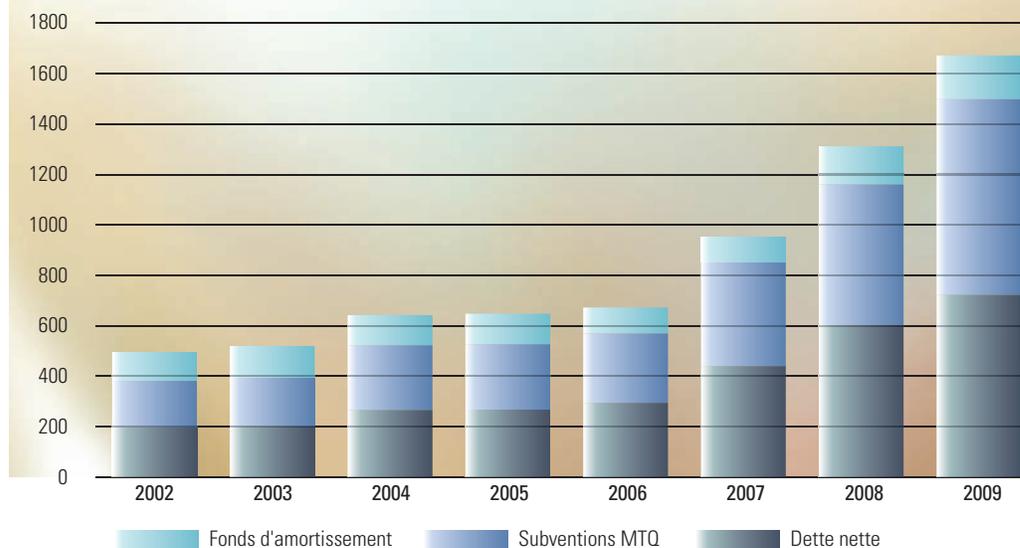
Impact des dépenses d'investissement sur l'endettement

De 2002 à 2006, la croissance annuelle moyenne de la dette était de 8,09 %. Pour la période 2007-2009, elle passera à 49,54 %, reflétant le vieillissement des actifs et l'importance des investissements nécessaires à leur maintien.

Selon les prévisions, le montant de la dette en circulation, excluant celle reliée aux trains de banlieue, totalisera 672,6 millions de dollars en 2006 et 1 671,9 millions de dollars en 2009. L'évolution de la dette ainsi que sa répartition sont présentées au tableau suivant :

Endettement

(excluant la dette reliée aux trains de banlieue — en millions de dollars)



	2002	2003	2004	2005	PRÉVISIONS			
					2006	2007	2008	2009
Fonds d'amortissement	114,3	126,2	119,4	121,0	103,1	99,7	151,1	173,3
Subventions MTQ	189,1	193,5	256,6	259,2	275,0	410,7	561,8	775,8
Dette nette	192,6	200,1	266,4	267,5	294,5	440,4	599,0	722,8
Total	496,0	519,8	642,4	647,7	672,6	950,8	1 311,9	1 671,9

Impact financier

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

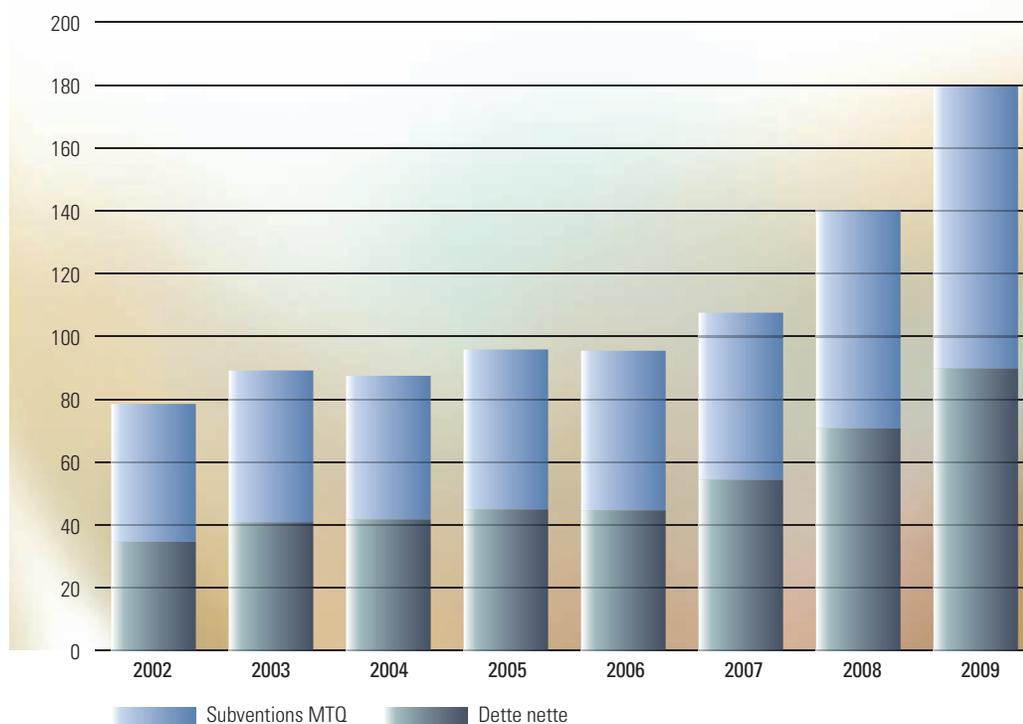
En raison de la croissance de l'endettement, le service de la dette total (excluant celui des trains de banlieue) devrait se situer à 95,5 millions de dollars en 2006 pour atteindre 179,6 millions de dollars en 2009. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 29,34 % par rapport à 4,35 % pour la période de 2002 à 2006. Pour cette dernière période, l'augmentation est atténuée par la participation au comptant du gouvernement fédéral par le biais du programme *Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000* ainsi que celle de l'AMT dans certains projets du métro.

La portion du service de la dette admissible à une subvention, selon les différents programmes d'aide au transport en commun, passera donc de 53,7 % pour la période de 2002 à 2006, à 49,5 % pour la période de 2007 à 2009.

En 2007, le service de la dette net sera de 54,4 millions de dollars, représentant une augmentation de 9,7 millions de dollars par rapport à 2006. Par la suite, le nouveau service de la dette net sera de 70,8 millions de dollars en 2008 et de 89,9 millions de dollars en 2009, tel que présenté ci-après.

Évolution du service de la dette

(excluant le service de la dette reliée aux trains de banlieue — en millions de dollars)



	2002	2003	2004	2005	PRÉVISIONS			
	2006	2007	2008	2009				
Service de la dette brut	78,6	89,2	87,5	95,9	95,5	107,6	140,2	179,6
Subventions MTQ	43,9	48,3	45,7	50,9	50,8	53,2	69,4	89,7
Service de la dette net	34,7	40,9	41,8	45,0	44,7	54,4	70,8	89,9

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

Tous les secteurs

(en millions de dollars)

	Prévision 2006	2007	2008	2009	2007 - 2009
Émissions courantes (excluant les trains)					
Service de la dette brut	95,5	96,6	88,8	87,6	273,0
Subventions	50,8	48,3	44,0	42,7	135,0
Service de la dette net	44,7	48,3	44,8	44,9	138,0
Nouvelles émissions projetées					
Service de la dette brut	0,0	11,0	51,4	92,0	154,4
Subventions	0,0	4,9	25,4	47,0	77,3
Service de la dette net	0,0	6,1	26,0	45,0	77,1
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	95,5	107,6	140,2	179,6	427,4
Subventions	50,8	53,2	69,4	89,7	212,3
Service de la dette net	44,7	54,4	70,8	89,9	215,1
Remboursement du fonds de roulement	1,2	1,5	1,7	2,3	5,5
Impact net sur le budget d'exploitation	45,9	55,9	72,5	92,2	220,6
Trains de banlieue					
(en milliers de dollars)					
	2006	2007	2008	2009	2007 - 2009
Total du service de la dette					
Service de la dette brut	5,7	2,0	0,0	0,0	2,0
Subventions	5,7	2,0	0,0	0,0	2,0
Service de la dette net	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Directive sectorielle – Immobilisations

1.0 OBJECTIFS

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

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

2.0 NORMES DE RÉFÉRENCE

La présente directive sectorielle s'inspire des normes de « saine pratique comptable » et plus particulièrement des principes comptables généralement reconnus en comptabilité municipale au Québec qui sont contenus dans le Manuel de présentation de l'information financière municipale publié par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.

Les définitions de la terminologie comptable utilisée dans la présente sont montrées à l'Annexe 1.

3.0 PRINCIPES

3.1 Critères de capitalisation

La Société comptabilise à titre d'immobilisations les **actifs** qui répondent aux critères suivants :

- ils ont été acquis, construits, développés ou mis en valeur en vue d'être utilisés de façon durable, soit une **durée de vie utile** supérieure à (3) trois ans; ET
- **ils procurent des avantages économiques futurs, ils sont destinés à être utilisés pour la production de biens, la prestation de services ou pour le fonctionnement de l'administration de la Société, ils ont pour effet d'augmenter la durée d'utilisation originale ou d'accroître la capacité de service d'une immobilisation existante; ils ne doivent pas être destinés à être vendus dans le cours normal des activités de la Société; ET**
- ils ont un coût d'acquisition ou comportent des améliorations supérieur à 50 000 \$.

Dans la majorité des cas, l'immobilisation est inscrite au programme triennal des immobilisations de la Société.

3.2 Améliorations

La Société capitalise également à titre d'immobilisations, les améliorations portées à ses immobilisations.

3.3 Regroupements d'actifs

La Société considère que les critères de capitalisation s'appliquent sur l'ensemble résultant d'un regroupement d'actifs de même nature et non sur chacun des éléments le constituant. Ainsi, le choix de capitaliser sera fonction du respect de ces critères et de la valeur monétaire résultant de ce regroupement.

3.4 Exclusion

Une dépense ne répondant pas aux principes énoncés ci-dessus ainsi que les dépenses d'entretien et de réparation sont considérées comme des dépenses d'exploitation et doivent être exclues du bilan de la Société.

Le mode de financement utilisé pour financer l'actif ou la dépense ne constitue pas un critère de capitalisation à considérer dans le processus de détermination d'une immobilisation. Seuls les critères ci-dessus devraient être pris en compte.

3.5 Cession

Lors de la cession ou de la mise au rebut d'une immobilisation, le coût d'acquisition et l'amortissement cumulé de ce bien doivent être radiés des livres de la Société.

3.6 Présentation

La Société présente ses immobilisations au bilan et par grandes catégories, par voie de notes aux états financiers, telles que présentées à l'Annexe 2.

3.7 Amortissement

Les immobilisations sont présentées au bilan au coût amorti.

À moins que l'utilisation prévue de l'immobilisation ne préconise le contraire, la méthode d'amortissement utilisée par la Société est la méthode linéaire, basée sur la durée de vie utile de l'immobilisation.

La durée de vie utile est établie par catégories d'immobilisations telles que défini à l'Annexe 2.

Les immobilisations en cours ne sont pas amorties. L'amortissement débute lors de la mise en service de celles-ci, soit à la date du transfert de l'immobilisation en cours vers la catégorie d'immobilisation finale appropriée.

3.8 Terrains

À des fins municipales, le coût du terrain fait partie de l'immobilisation servant à rendre des services municipaux. Conséquemment, le terrain rattaché à une immobilisation est amorti suivant le même taux applicable à l'immobilisation concernée.

3.9 Location - acquisition

L'actif financé par un contrat de location-acquisition est capitalisable en autant que :

- les avantages et les risques rattachés à la propriété sont, selon les termes du bail, transférés à la Société;
- le contrat prévoit le transfert de la propriété à la Société à l'expiration du bail;
- le bail contient une clause d'option d'achat à un prix de faveur.

4.0 INTERPRÉTATION ET MODALITÉS D'APPLICATION

L'interprétation de la présente directive sectorielle et les modalités de son application sont déterminées par le trésorier de la Société.

5.0 RÉFÉRENCE

Manuel de présentation de l'information financière municipale.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

Historique : – Adoption : 2002 - 06 - 07
– Révision : 2003 - 04 - 07
– Révision : 2003 - 10 - 20

Directive sectorielle – Immobilisations (annexe 1)

Terminologie comptable

Actif

Les actifs sont les ressources économiques sur lesquelles la Société exerce un contrôle par suite d'opérations ou de faits passés, et qui sont susceptibles de lui procurer des avantages économiques futurs.

Améliorations

Les améliorations qui seront capitalisées sont celles permettant d'accroître le potentiel de service d'une immobilisation.

Le potentiel de service est accru lorsqu'on peut mesurer :

- une augmentation de la capacité de production,
- une augmentation de la durée de vie utile,
- une réduction des frais d'exploitation afférents,
- une amélioration de la valeur économique des extrants.

Amortissement

L'amortissement constitue la répartition du coût de l'actif sur les exercices au cours desquels il peut rendre des services à l'entreprise.

Amortissement cumulé

L'amortissement cumulé correspond au cumul de l'amortissement annuel d'un actif durant sa durée de vie utile.

Cession

Vente, destruction, vol, perte, mise au rancart ou expropriation d'un actif immobilisé.

Coût d'acquisition de l'actif immobilisé

Le coût d'acquisition de l'actif immobilisé est l'ensemble des coûts engagés pour l'acquisition, la construction, le développement, la mise en valeur ou l'amélioration de la valeur d'un actif immobilisé, notamment le prix de l'actif, le coût de la main-d'œuvre interne ainsi que les frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation.

Le coût de l'actif immobilisé est déterminé en tenant compte, selon le cas :

- du prix facturé ou dû selon un contrat (incluant les taxes et ristournes applicables);
- du prix déterminé par le tribunal d'expropriation lors d'une acquisition par expropriation;
- de la valeur actuelle de la partie en capital incluse dans le prix du loyer, à l'exclusion des frais accessoires, dans le cas d'une acquisition par contrat de location.

Le coût de la main-d'œuvre interne comprend tous les coûts admissibles encourus dans la réalisation du projet tels que définis à l'annexe 4 de la présente directive.

Terminologie comptable

Coût d'acquisition de l'actif immobilisé(suite)

Liste (non exhaustive) des frais nécessaires pour que l'actif soit en état de servir pour l'exploitation :

- frais de transport
- taxes de vente provinciale et fédérale -
- droits de douane
- frais de change étranger
- frais d'installation
- études préliminaires
- frais juridiques
- frais d'ingénierie
- coûts des permis
- frais de financement temporaire
- primes d'assurance versées durant la construction
- honoraires professionnels
- frais de formation dispensée par le fournisseur lors de l'acquisition d'un équipement, d'un logiciel, etc.

Entretien et réparation

Coûts engagés pour le maintien du potentiel de service de l'immobilisation.

Mise en service d'une immobilisation en cours

L'immobilisation en cours est transférée à la catégorie d'immobilisation appropriée lorsque la Société bénéficie des avantages économiques rattachés à l'immobilisation ou lorsque l'immobilisation est substantiellement terminée ou substantiellement occupée aux fins de sa destination initiale ou d'une nouvelle destination.

Programme triennal d'immobilisations

Programme divisé en trois phases annuelles qui détaille pour chacune de celles-ci l'objet, le montant et le mode de financement des dépenses en immobilisations que prévoit engager ou effectuer la Société.

Regroupement d'actifs

On parle d'un regroupement d'actifs lorsque plusieurs actifs sont nécessaires pour rendre opérationnel un bien, un système, un service ou lorsqu'ils font partie d'un programme d'acquisition ou de remplacement d'un parc, d'une flotte.

Vie utile

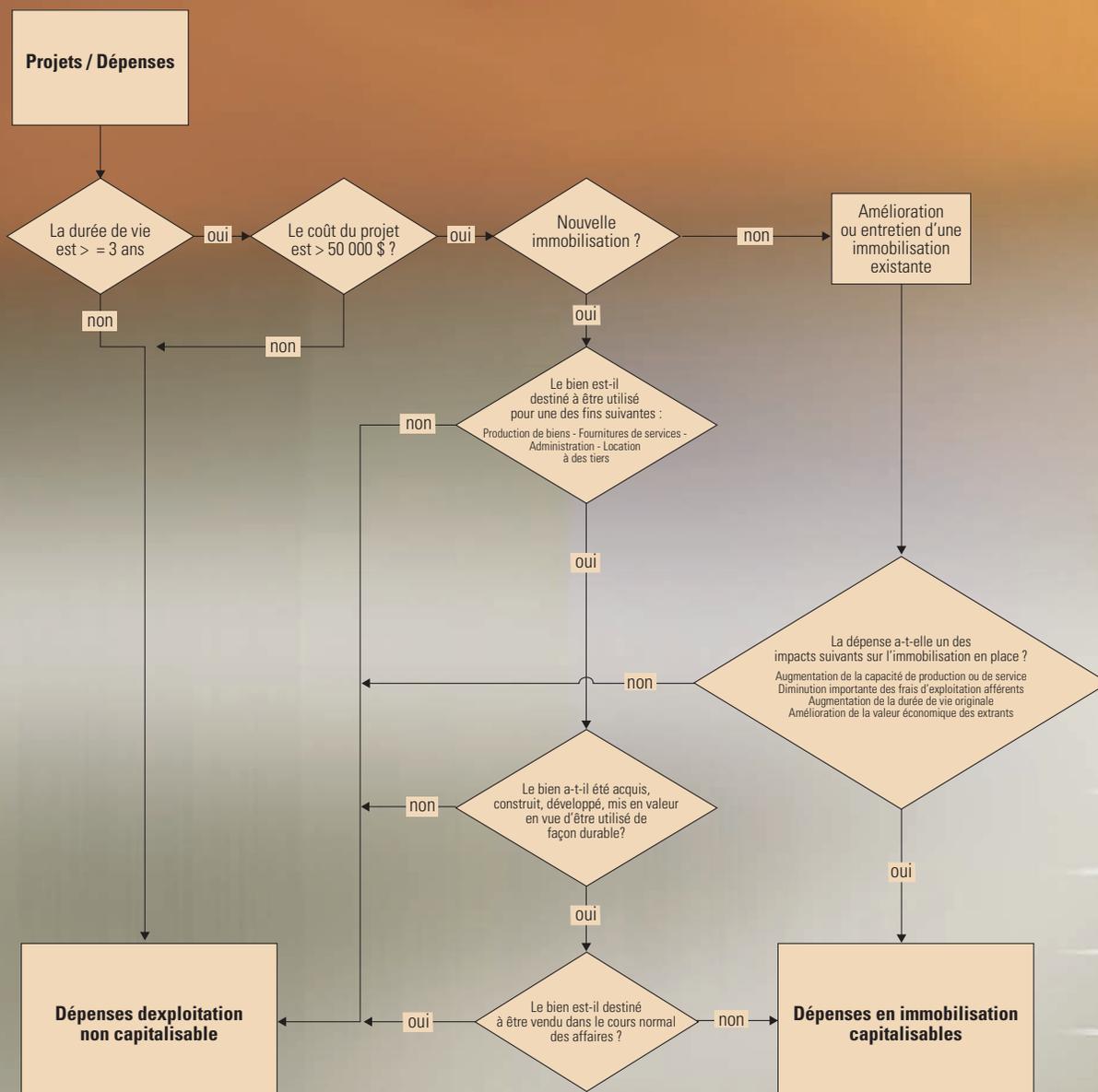
La vie utile est la période estimative totale, débutant à la date d'acquisition, et durant laquelle cet actif est susceptible de rendre des services à la Société. Selon le Manuel de présentation de l'information financière municipale, la durée de vie utile maximale suggérée est fixée à 40 ans. Toutefois, la Société peut établir que dans certains cas (par exemple, le tunnel du métro) la durée de vie utile prévue soit plus longue (Annexe 2)

Directive sectorielle – Immobilisations (annexe 2)

Catégories d'immobilisations et vies utiles

CATÉGORIES	DESCRIPTION GÉNÉRALE	VIE UTILE
TERRAINS	Autres que ceux faisant parties intégrantes des infrastructures	40 ans
IMMEUBLES	Édifices administratifs et centres d'attachement	40 ans
	Garages souterrains	40 ans
	Ateliers, garages et entrepôts	40 ans
RÉSEAU INITIAL & PROLONGEMENTS DU MÉTRO	Équipements fixes	40 ans
	Tunnels	100 ans
	Stations de métro	40 ans
AMÉLIORATIONS AUX INFRASTRUCTURES DU MÉTRO	Wagons	40 ans
	Équipements fixes : (alimentation de traction, poste de redressement, signalisation et équipement de contrôle, systèmes de climatisation, escaliers mécaniques, édicules emporaires, etc.)	40 ans
	Équipements fixes : (plomberie, canalisation d'incendie, systèmes de communication, appareils de voie et barres de guidage, appareils d'éclairage, câbles porteurs et isolateurs, édicules permanents, rails d'acier, etc.)	25 ans
	Revêtement des voûtes	25 ans
	Tunnels	100 ans
INFRASTRUCTURES LOCALES	Stations de métro	40 ans
	Wagons	40 ans
	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
AMÉLIORATIONS LOCATIVES	Stationnements incitatifs	20 ans
	Abribus	20 ans
	Améliorations locatives (Place Bonaventure)	Durée restante du bail
MATÉRIEL ROULANT AUTOBUS	Autobus	16 ans
MATÉRIEL ROULANT MINIBUS	Minibus	5 ans
MATÉRIEL ROULANT AUTRES	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire < 50 000\$	5 ans
	Matériel roulant et spécialisé dont la valeur unitaire > 50 000\$	10 ans
INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINES	Voies réservées	20 ans
	Terminus	40 ans
	Stationnements incitatifs	20 ans
MOBILIER ET EQUIPEMENT DE BUREAU	Mobilier et équipement	10 ans
	Micro-informatique (équipements, licences)	5 ans
	Logiciels d'exploitation	10 ans
MACHINERIE, OUTILLAGE ET ÉQUIPEMENT	Matériel, outillage et équipement	15 ans
	Équipement – vérins	15 ans

Règle de classification des dépenses en immobilisation



Conditions de capitalisation de la main-d'œuvre interne

Pour que des coûts de main-d'œuvre interne soient capitalisables :

- 1) Les travaux faits par cette main-d'œuvre interne doivent être eux-mêmes de nature capitalisable, c'est-à-dire qu'ils doivent faire partie du coût d'acquisition d'un actif répondant aux critères énoncés au point 3.1 de la présente directive.
- 2) Toutes les heures directes travaillées à la réalisation des travaux sont capitalisables.
- 3) Seules les heures indirectes suivantes, effectuées par la main-d'œuvre interne affectée à la réalisation des travaux, peuvent être capitalisables :
 - a) heures de déplacement jusqu'au chantier et retour;
 - b) heures des activités de manutention et nettoyage reliées au projet;
 - c) heures de support au contremaître pour des travaux administratifs reliés au projet;
 - d) heures de réunions reliées à l'exécution du projet;
 - e) heures de recherches techniques reliées au projet.
- 4) Des coûts d'ingénierie (autres que ceux reliés à la recherche), de gestion de projets et de surveillance des travaux peuvent être capitalisés s'ils sont directement reliés à la conception et à la mise en service de l'actif, jusqu'à concurrence d'un montant maximum tel que défini dans les modalités du programme d'aide au transport en commun.
- 5) Tous les coûts d'analyse de pré faisabilité et de recherche de solutions (incluant les projets pilotes testant une solution potentielle) ne sont pas capitalisables.
- 6) Les coûts de la main-d'œuvre interne doivent être évalués et comptabilisés de façon détaillée : nature des travaux, fonctions requises pour l'exécution, heures d'exécution par activité et par fonction.
- 7) Toutes les heures capitalisables sont comptabilisées au taux de facturation moyen à l'heure travaillée de la STM pour l'année où sont fait les travaux, par domaine d'emploi et par niveau salarial (s'il y a lieu), selon la grille de facturation émise par la division Budget, information de gestion et contrôle.
- 8) Toutes les heures capitalisables doivent être appuyées par des pièces justificatives dûment autorisées par le responsable du projet tel que défini par le plan de contrôle du projet, le cas échéant.

APPROUVÉE PAR :



Francine Gauthier
Trésorière et directrice exécutive - Finances et approvisionnement

Historique : – Adoption : 2002 - 06 - 07
– Révision : 2003 - 04 - 07
– Révision : 2003 - 10 - 20