



Enjeux budgétaires Cadre financier 2011-2020

*Présenté à la Commission sur les Finances et
l'administration (Agglomération de Montréal)
le 25 mai 2010*

Principaux points abordés

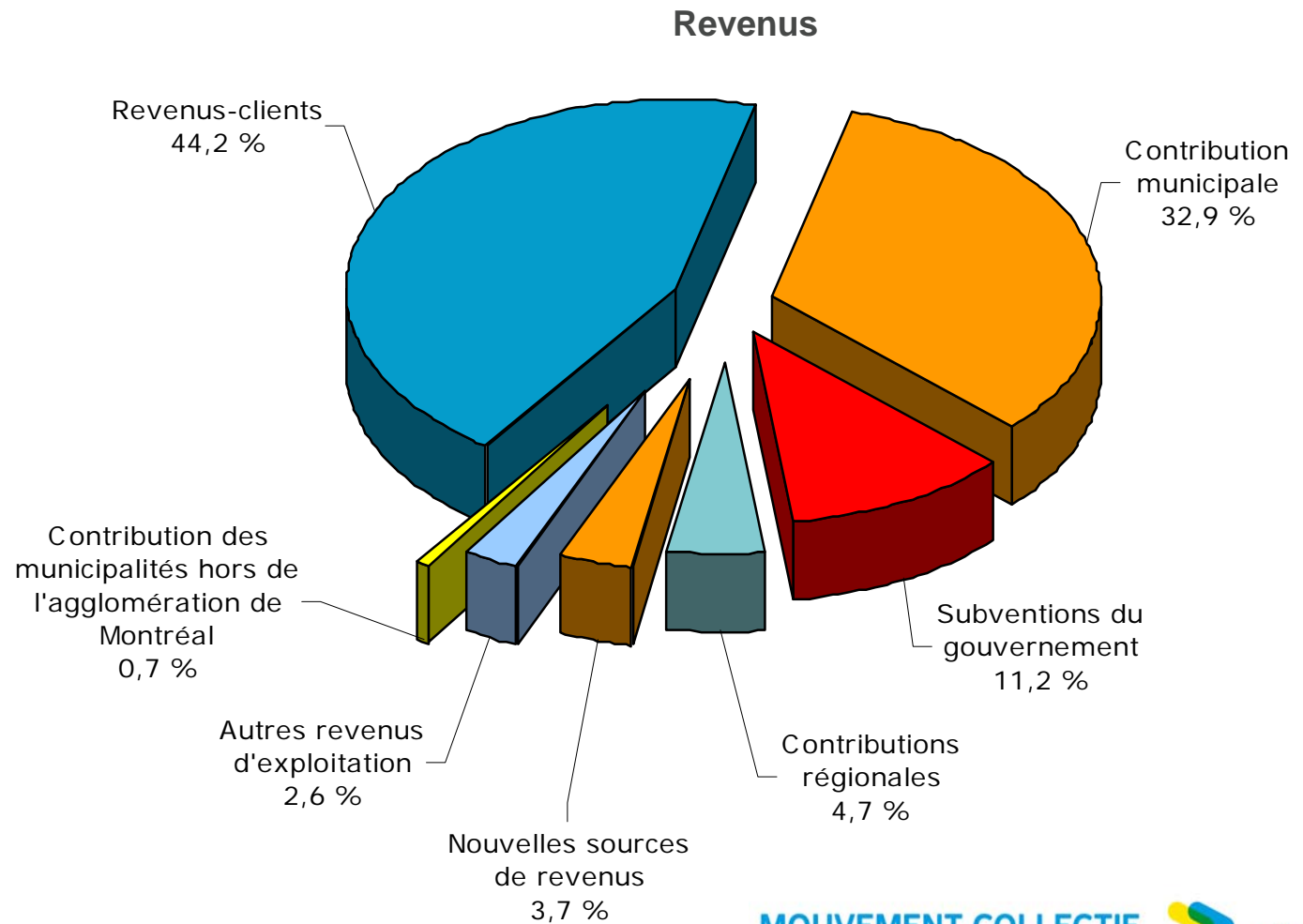
- **Survol des améliorations de service des dernières années**
- **Des résultats connus et reconnus**
- **Campagne sociétale 2010**
- **Des assises solides** (Plan de transport, Plan stratégique de DD de Montréal, engagement de Québec dans le cadre de la conférence de Copenhague)
- **Plan stratégique 2020 et ses conditions de réussite**
- **Cadre financier 2011**

La STM aujourd'hui

- **14^e entreprise en importance au Québec**
- **8 600 employés**
- **Métro : 4 lignes, 68 stations, 759 voitures**
- **Bus : 202 lignes, 1 680 bus**
- **1,2 M de déplacements par jour**
- **80% des déplacements en TC dans la région de Montréal et 70 % au Québec**

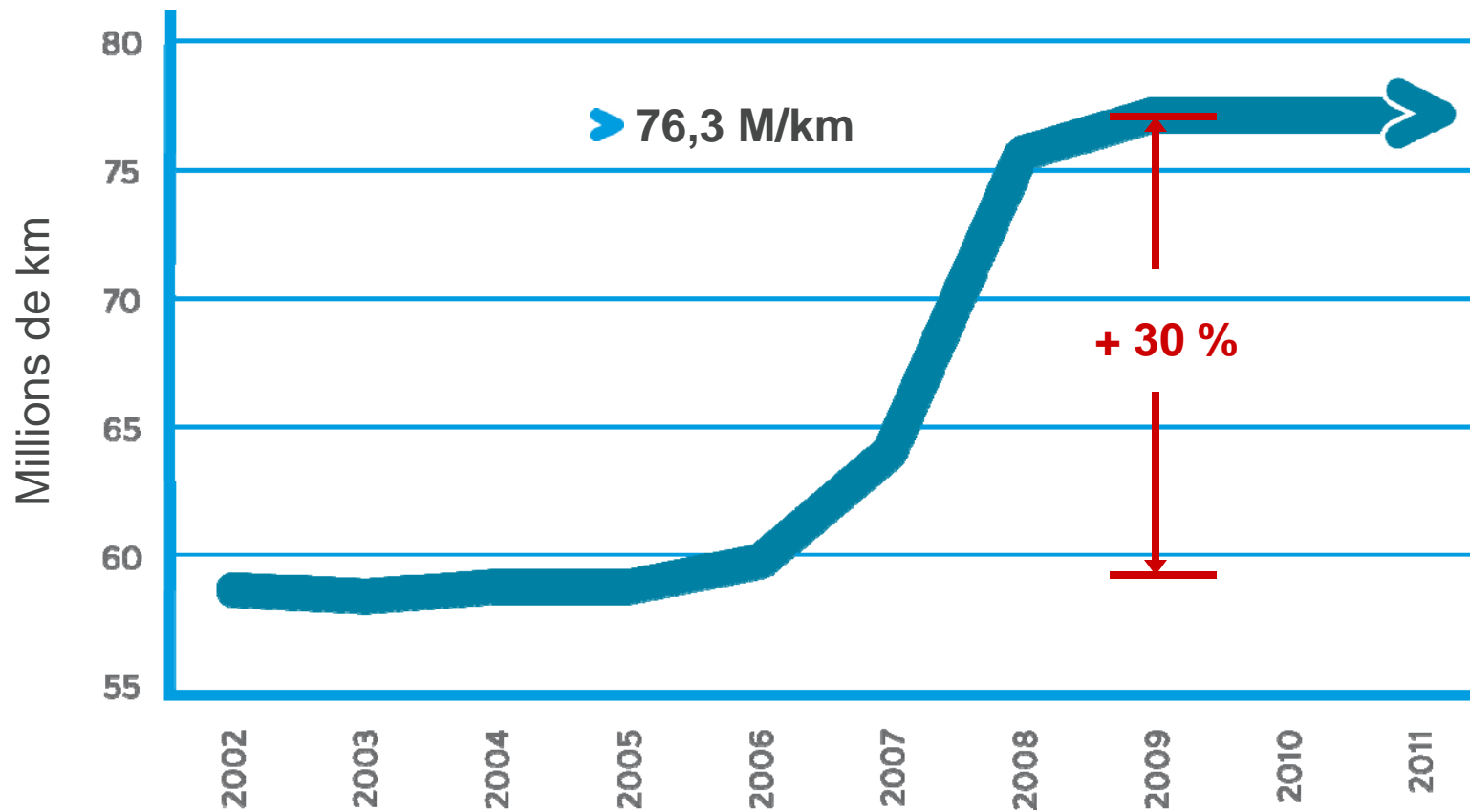
La STM aujourd'hui

► Budget de plus de 1 G\$

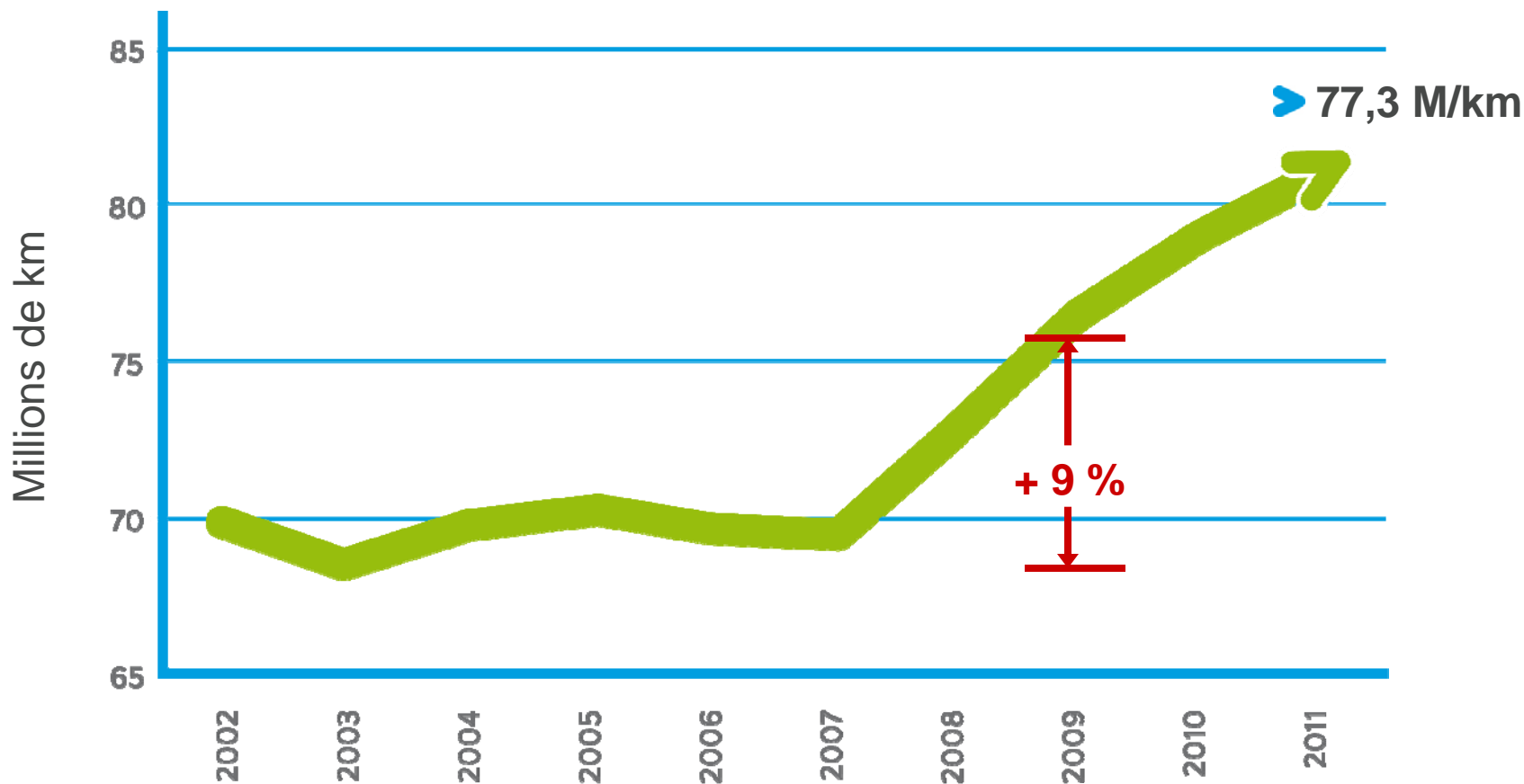


SURVOL DES AMÉLIORATIONS DE SERVICE AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES

Accroissement de l'offre de service métro depuis 2002



Accroissement de l'offre de service bus depuis 2002



Des données qui parlent

MÉTRO

- Plus grande offre de service à vie
- Meilleure fiabilité des rames de métro depuis 25 ans
- Plus bas taux d'immobiles à vie
- Meilleure fiabilité globale du métro depuis 20 ans

BUS

- Plus grande offre de service depuis 15 ans
- Meilleure fiabilité des bus depuis 10 ans
- Productivité des chauffeurs parmi les meilleures
- Création des navettes OR, de nouveaux services express (lignes 427, 747, ...)
- Mise en place de voies réservées et de mesures prioritaires pour bus

ENSEMBLE DU RÉSEAU

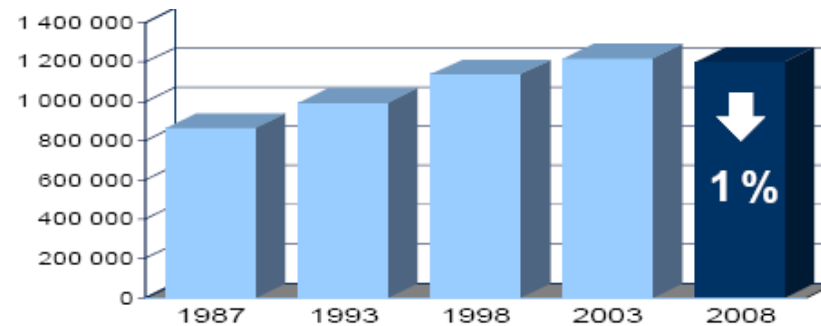
- Hausse de l'offre de service de 18,5 % en trois ans sur l'ensemble du réseau, dont 26 % pour le réseau métro et de plus de 10 % pour le réseau bus
- Taux de satisfaction globale de la clientèle qui atteint 84 % en 2009

DES RÉSULTATS CONNUS

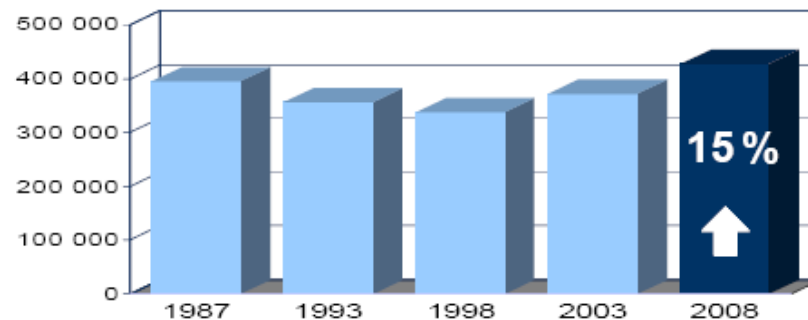
ET RECONNUS

Des résultats confirmés par la dernière enquête od 2008

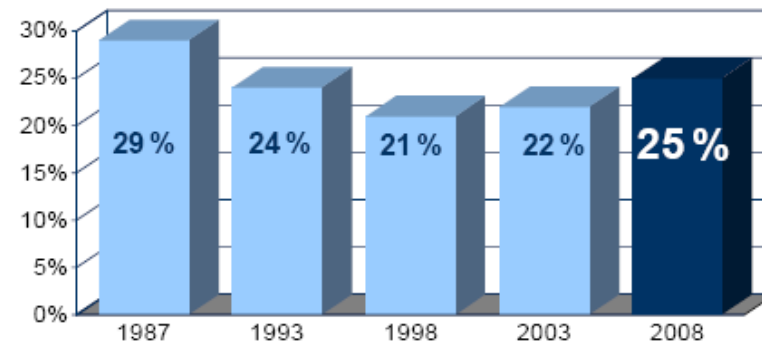
« Légère diminution de l'usage de l'auto »



« Forte hausse des transports collectifs »



« Croissance significative de la part de marché des transports collectifs de 2003 à 2008 »



Une entreprise performante

- Le métro de Montréal est le plus productif au monde selon le Collège Impérial de Londres
- Ses coûts d'exploitation sont parmi les plus bas
- La productivité des chauffeurs de bus figure parmi les meilleures
- D'excellentes cotes de crédit :

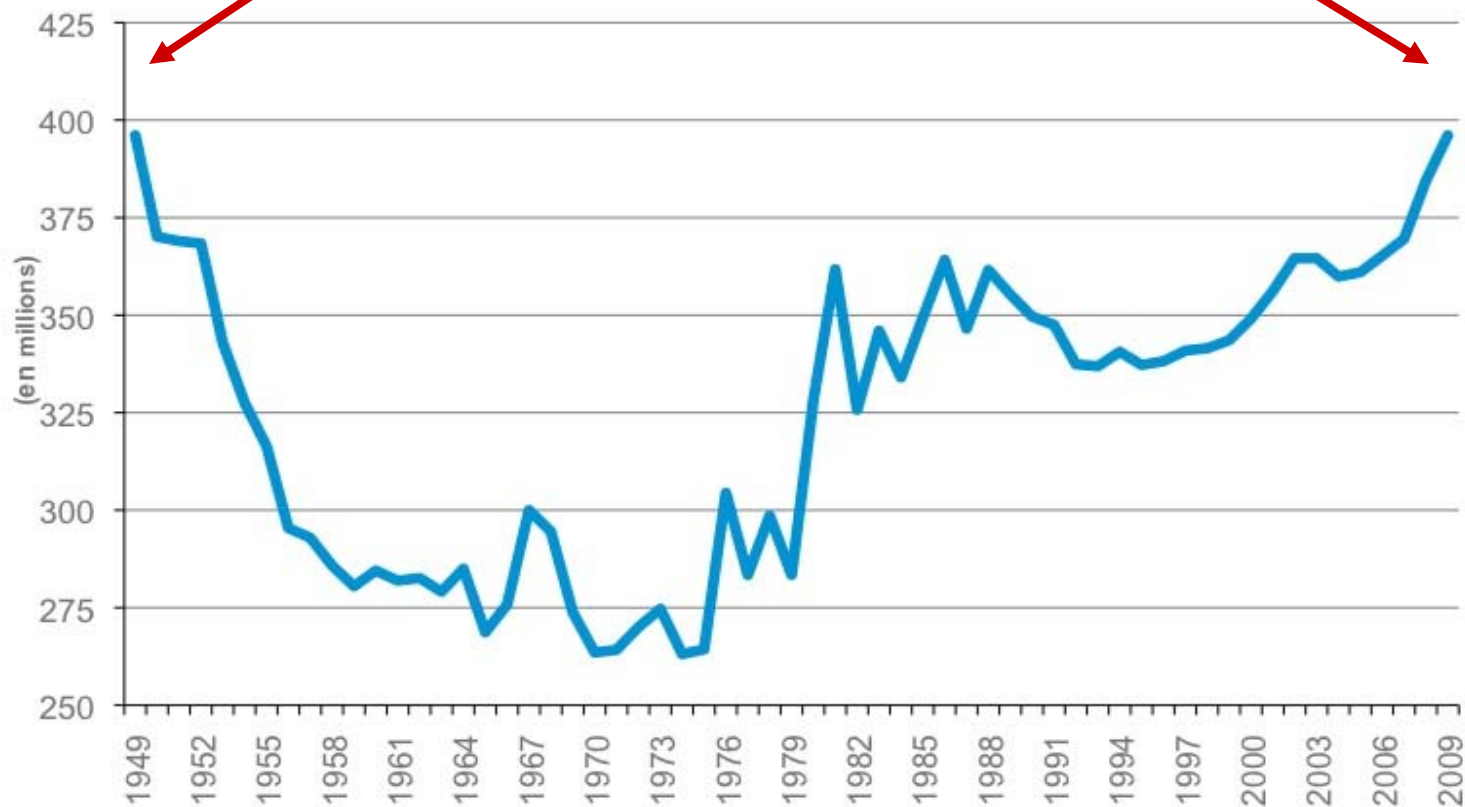
Moody's : Aa2

Standard & Poor's : A +

Des résultats convaincants

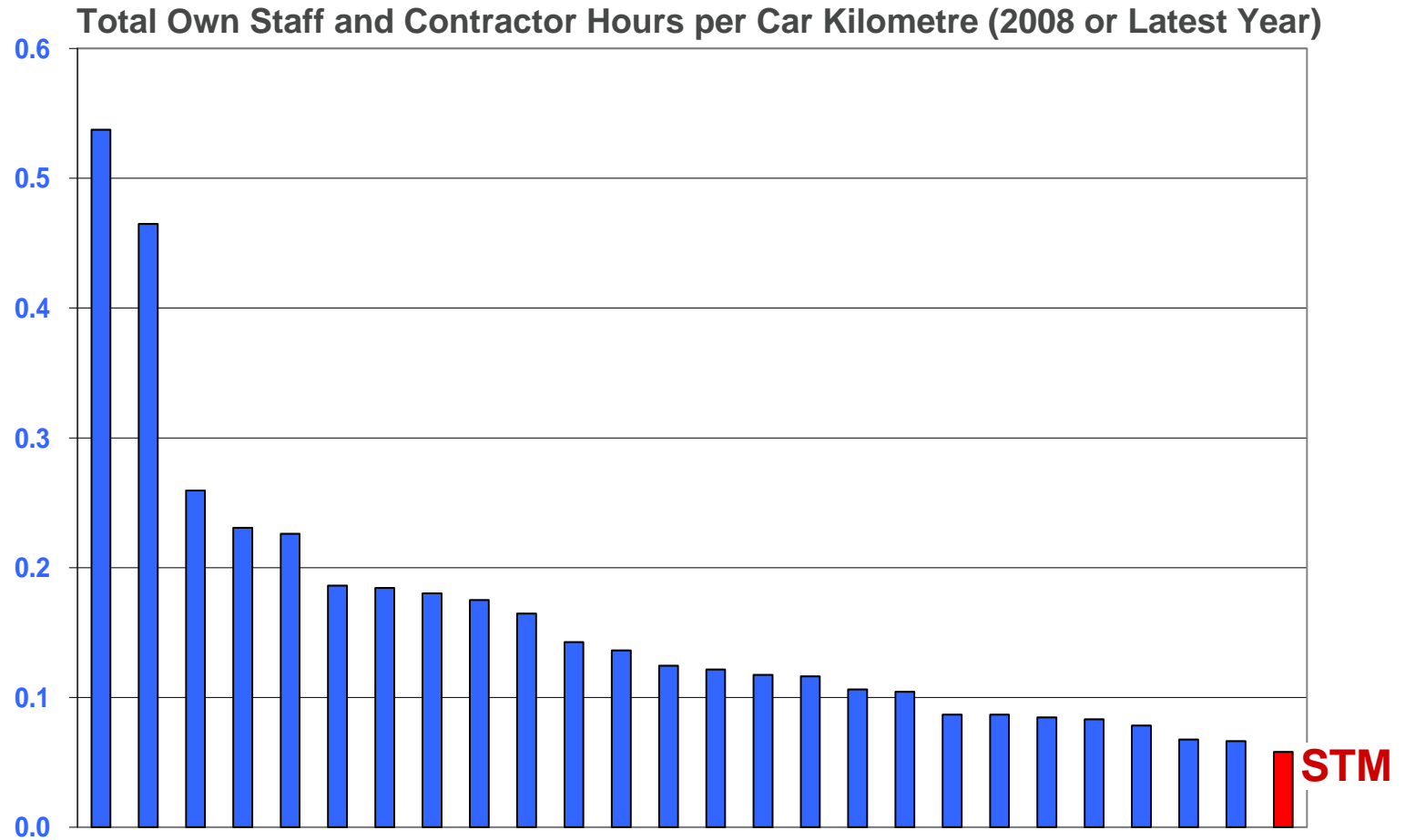
382,8 millions de déplacements en 2009

Un record inégalé depuis 1949



Productivité par kilomètre-voiture est la plus élevée au monde!

selon le College Impérial de Londres



26 métros dans le monde

MOUVEMENT COLLECTIF



DES ASSISES SOLIDES

Au niveau municipal



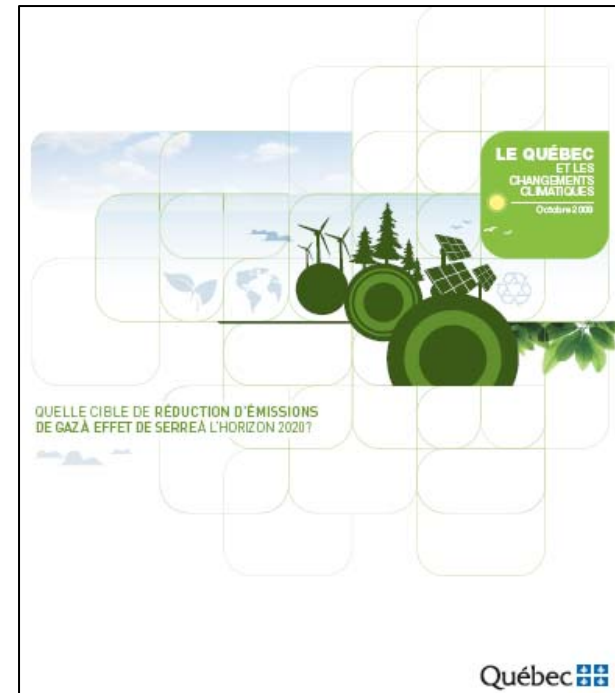
Les priorités comprenant 21 chantiers pour réinventer Montréal en 15 ans :

- 12 chantiers touchant le TC
- Croissance prévue d'achalandage : +25 % d'ici l'horizon 2021



- Budget 2010 favorable au TEC
- Une première source dédiée au TEC : taxe sur le stationnement
- Des contributions de 389,6 M\$ en 2010 (incluant la contribution au PAGAST)

LA STM PREND POSITION... ET QUÉBEC AUSSI



- Dans son Plan stratégique de développement durable, la Ville de Montréal fixe la cible de réduction des GES à 30 %.
- Le gouvernement du Québec s'est fixé une cible de 20 % d'ici 2020.

UNE IMAGE DE MARQUE QUI SOUTIENT NOTRE ENGAGEMENT

Bus : Programme d'acquisition

- Le parc de bus est actuellement composé de 1 680 bus
- En cours, le remplacement de 600 bus par l'achat de :
 - 400 bus 40 pieds (bus réguliers)
 - 200 bus 60 pieds (bus articulés) soit l'équivalent de 300 bus de 40 pieds

Des bus articulés

- ▶ Achat de 200 bus articulés et de 100 autres en option



MOUVEMENT COLLECTIF



Des bus branchés sur l'environnement

- 8 bus hybrides testés (biodiesel et électricité)
- Réduction de consommation de carburant d'environ 30 % correspond à 300 tonnes de GES de moins en 2009
- Achat de 316 bus hybrides (2011-2017), soit 94 pour du remplacement et 222 pour l'amélioration de l'offre



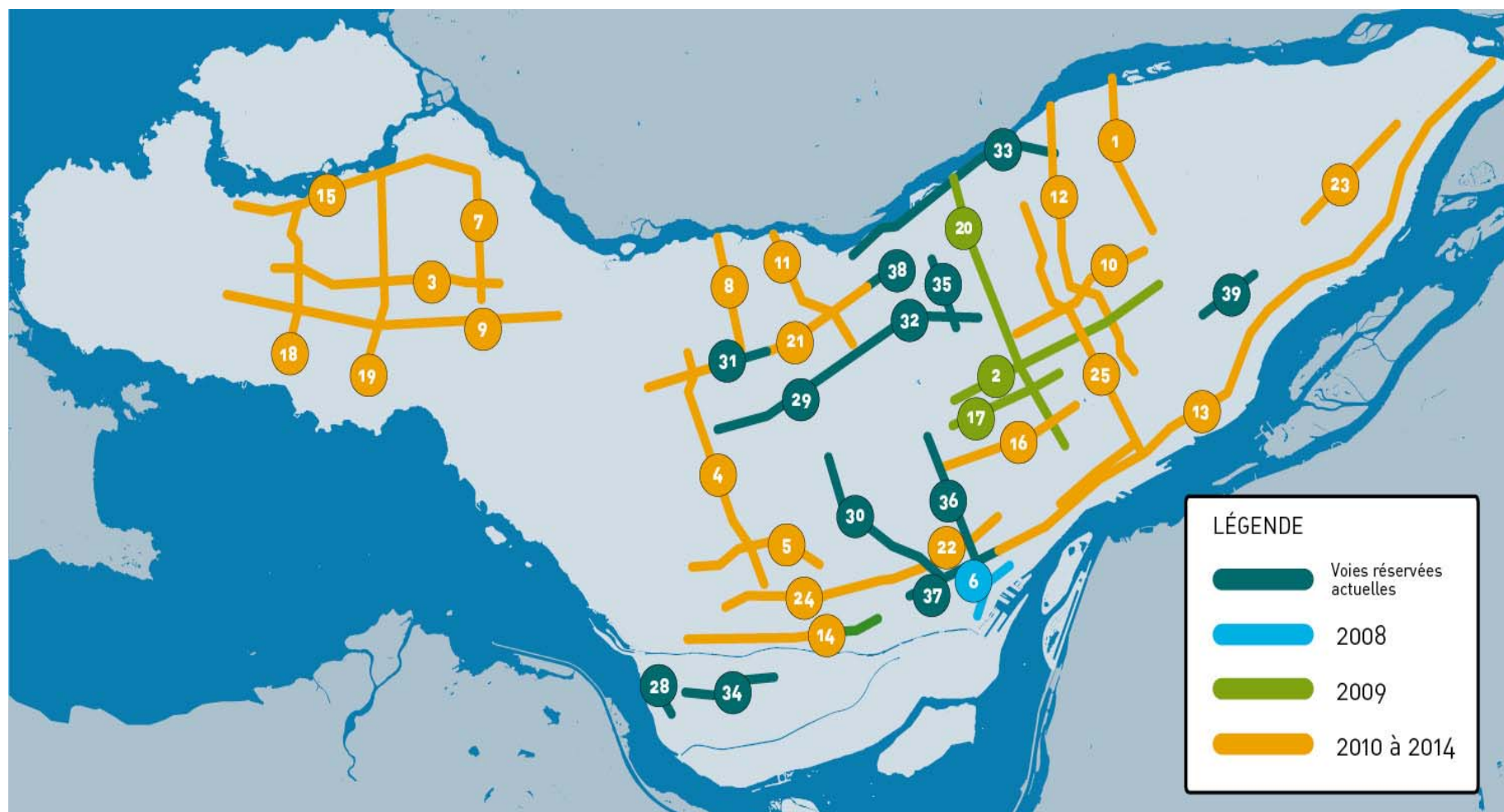
Mesures prioritaires pour bus

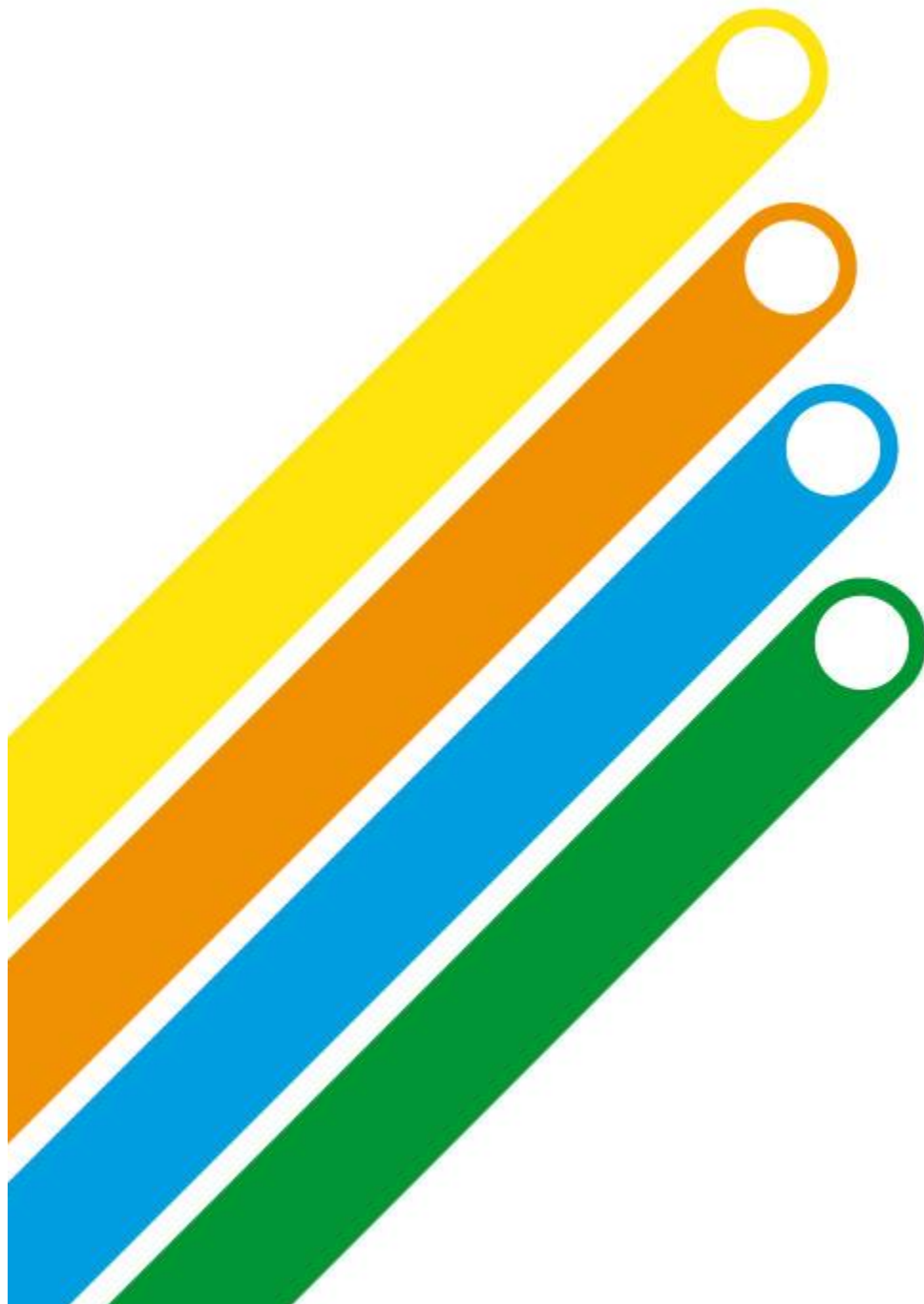
1. Mesures prioritaires aux feux
2. Lignes à arrêts limités
3. Voies réservées



OBJECTIF : PASSER DE 92 KM DE VOIES RÉSERVÉES À 350 KM

Voies réservées actuelles et futures





Enjeux budgétaires Cadre financier 2011

Plan de présentation

- **Résultat préliminaire – Budget 2010**
- **Cadre financier : Définition**
- **Hypothèses**
- **Enjeux budgétaires**
- **Équilibre budgétaire : Piste de solutions**

Résultat préliminaire budget 2010

➤ Manque à gagner prévu selon budget 2010	(40,0)
● Entente Communauté Métropolitaine Montréal (CMM)	<u>18,0</u>
	(22,0)
● Effort de réductions budgétaires (visibilité des inventaires, report du service de dette, dégager la provision pour dépenses imprévues)	
	<u>10,0</u>
➤ Manque à gagner révisé selon les données <u>préliminaires</u> du quadrimestre au 30 avril 2010	<u>± (12,0)</u>

Cadre financier : Définition



- Le cadre financier est une évaluation pour une période de 10 ans de l'ensemble des revenus et des dépenses afin de concrétiser le plan d'affaires; cette évaluation est réalisée à l'aide de plusieurs hypothèses.
- Il ne constitue pas un budget, il sert plutôt de base à l'exercice budgétaire; exercice au cours duquel les besoins sont exprimés à un niveau plus précis.

Hypothèses pour l'année 2011

EXPLOITATION COURANTE

Revenus

➤ Clients

- Indexation tarifaire À déterminer
- Variation de l'achalandage
(2007 : 1,3 %; 2008 : 4 %; 2009 : 0,1 %; 2010 : 1%) 1,6 %

➤ Autres revenus d'exploitation

- Revenus commerciaux en hausse de 25 % pour un total de 21,3 M\$
- En lien avec le plan d'affaires de Transgesco

➤ Contribution municipale

- Indexation : À déterminer

➤ Entente CMM

- Nouvelle entente CMM 43,0
- Moins : Subvention de la dette métro CUM (5,0)
- Entente métro 2007-2011
(contribution des municipalités hors de l'agglomération) (7,0)

31,0

Hypothèses pour l'année 2011

Dépenses

- Indexation moyenne des salaires selon les conventions collectives et des biens et services de 2 %
- Coûts relatifs au régime de retraite, crise financière 2008
- Hausse du coût CSST (impact des pertes subies par CSST en 2008)
- Aménagement des voitures MR-63
- Hausse de la TVQ de 1 %
- Hausse de la taxe sur le carburant

Transport adapté (TA)

- Hausse des déplacements de 6,1 %
- Indexation des coûts de 2 %



Hypothèses pour l'année 2011

Dépenses d'investissement

➤ Le calcul du service de dette 2011, principale dépense d'investissement, est basé sur les dépenses en immobilisations 2010 suivantes :

● Métro : (Réno-Systèmes, Réno-Stations...)	236,9
● Bus : (acquisition 40 pieds, mesures préférentielles bus, nouveau centre de transport, ...)	331,2
● Autres :	<u>22,5</u>
	<u>590,6</u>

➤ Dépenses en immobilisations au 30 avril 2010 = 146,0

Hypothèses pour l'année 2011

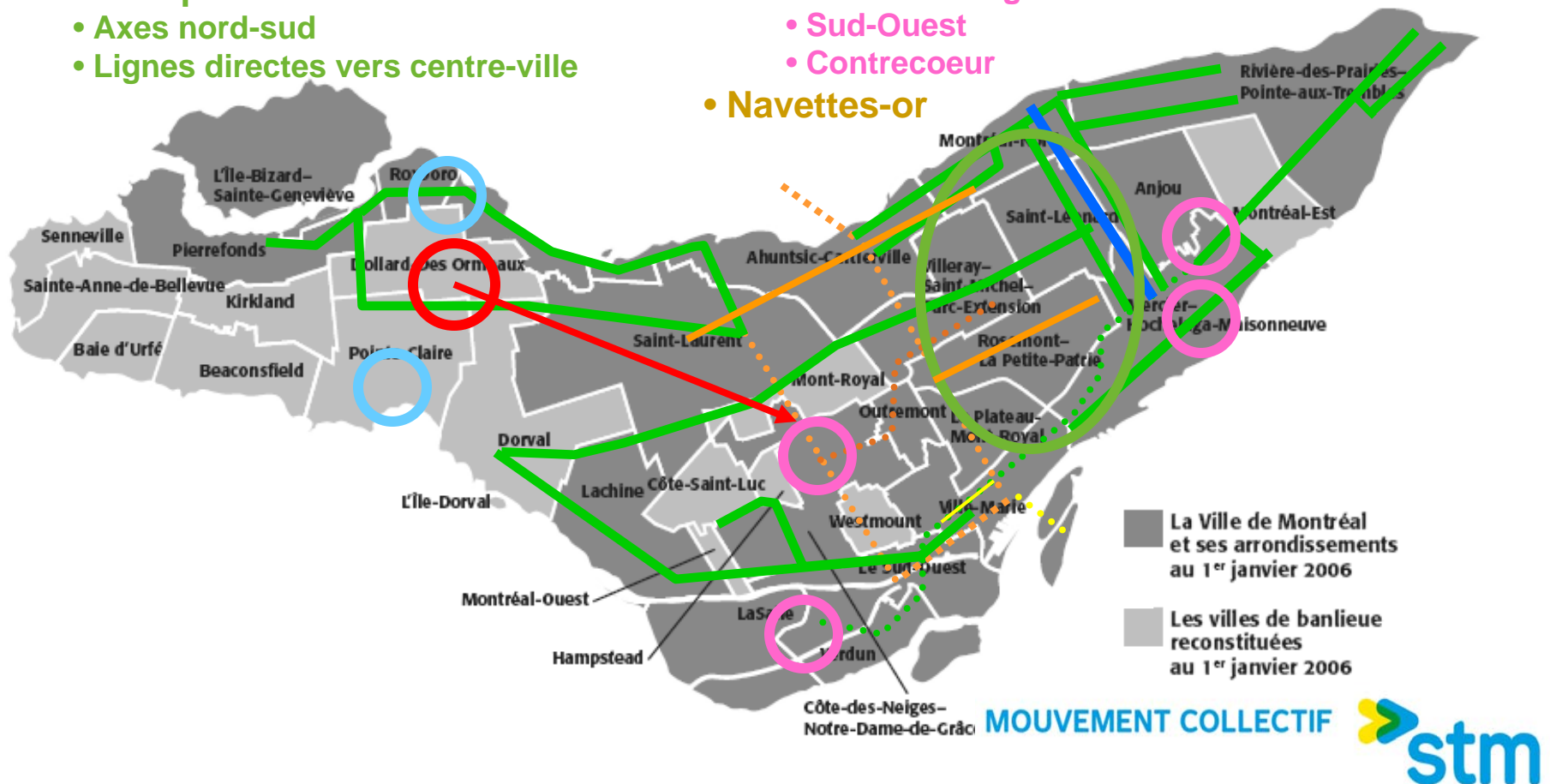
Développement

- Continuité du plan d'affaires 2007-2011

- Ajout de service :
 - Métro : (0,5 %) de 76,9 M km à 76,5 km
 - Bus : 5,0 % de 81,0 M km à 85,0 M km

Projets de développement 2011

- Révision des normes
 - Express et Métrobus
 - Normes de charge en pointe
- Déploiement des articulés
- Synchro Bus-Train phase 2
- Plan Bus plus
 - Axes nord-sud
 - Lignes directes vers centre-ville
- Lien rapide ouest-est avec des stationnements incitatifs
- Ligne à arrêt limité
- Secteurs en développement
 - Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
 - Côte-des-Neiges
 - Sud-Ouest
 - Contrecoeur
- Navettes-or



Enjeux budgétaires - Cadre financier 2011

	Réel 2009	Budget 2010	Cadre 2011	Écart 2010- 2011
REVENUS				
➤ Revenus-clients (+ 1,6 % d'achalandage, ? tarification)	463	482	492	10
➤ Autres revenus d'exploitation	29	29	29	-
➤ Subvention du gouvernement du Québec (TA +PASTEC)	65	78	91	13
➤ Contribution municipale	332	359	359	-
➤ Contribution régionales (AMT)	53	51	51	-
➤ Contribution municipalités hors de l'agglomération	5	7	Ø	(7)
➤ Surplus reporté	4	Ø	Ø	-
➤ Nouvelle entente CMM	-	Ø	38	38
	<u>951</u>	<u>1006</u>	<u>1060</u>	<u>54</u>
DÉPENSES				
➤ Exploitation	(912)	(964)	(1045)	(81)
➤ Investissement (net)	<u>(77)</u>	<u>(82)</u>	<u>(90)</u>	<u>(8)</u>
MANQUE À GAGNER	(38)	(40)	(75)	(35)
EFFORTS STM	19	-	-	-
CONTRIBUTION MUNICIPALE SPÉCIALE	19	-	-	-
NOUVELLES SOURCES DE REVENUS	-	40	-	(40)
DÉFICIT	<u>Ø</u>	<u>Ø</u>	<u>(75)</u>	<u>(75)</u>

Enjeux budgétaires - Cadre financier 2011

Dépenses d'exploitation

➤ Développement PASTEC	27,0
➤ Indexation des salaires et des biens et services	17,8
➤ Hausse des coûts TA	4,5
➤ Régime de retraite – CSN et 1992	10,2
➤ Hausse TVQ (1 %) et CSST	3,8
➤ Aménagement voitures MR-63	2,1
➤ Renversement des efforts de réductions budgétaires 2009	8,3
➤ Autres (uniformes, assurances, surveillance)	7,3
	<hr/>
	81,0
	<hr/>

Équilibre budgétaire : Piste de solutions

➤ Manque à gagner prévu pour 2011	(75,0)
● Fonds dédiés au TEC : Taxe sur le stationnement (base 2010)	20,0
● Contribution de l'agglomération de Montréal pour la PASTEC	8,5
● Poursuite du versement de la subvention pour l'ancienne dette du métro (CUM)	5,0
● Efforts de réductions budgétaires STM pour 2011	<u>10,0</u>
	(31,5)
● Indexation des tarifs (IPC/IPT + amélioration des services + réduction des rabais tarifaires)	? (1)
● Indexation de la contribution municipale	? (2)

À titre indicatif :

(1) 3,5 % = ± 11,5 M\$;
2,5 % = ± 8,5 M\$; 2,0 % = ± 7,5 M\$

(2) Augmentation de la contribution municipale (incluant PASTEC) :
(voir tableau page suivante)

Évolution de la contribution municipale

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Contribution de base	268	278	277	301,7	322	359,4
Contribution spéciale	8,2	-	29	22	18,9	?
Total	276,2	278	306	323,7	350,9	?
Augmentation en %	5%	0,7%	10%	5,8%	8,4%	?

À titre indicatif : 2 % = 7,0 M\$