



ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES 2013 ET PROJETS MAJEURS

Présenté à la

Commission sur les Finances
et l'administration

Le 12 septembre 2012

Table des matières

- PTI 2013-2015
- État de situation des Projets majeurs - Sommaire
- Plan stratégique 2020 – Cadre financier
- Prévision 2012
- Budget 2013

Sommaire PTI 2013-2015 (en millions de \$)

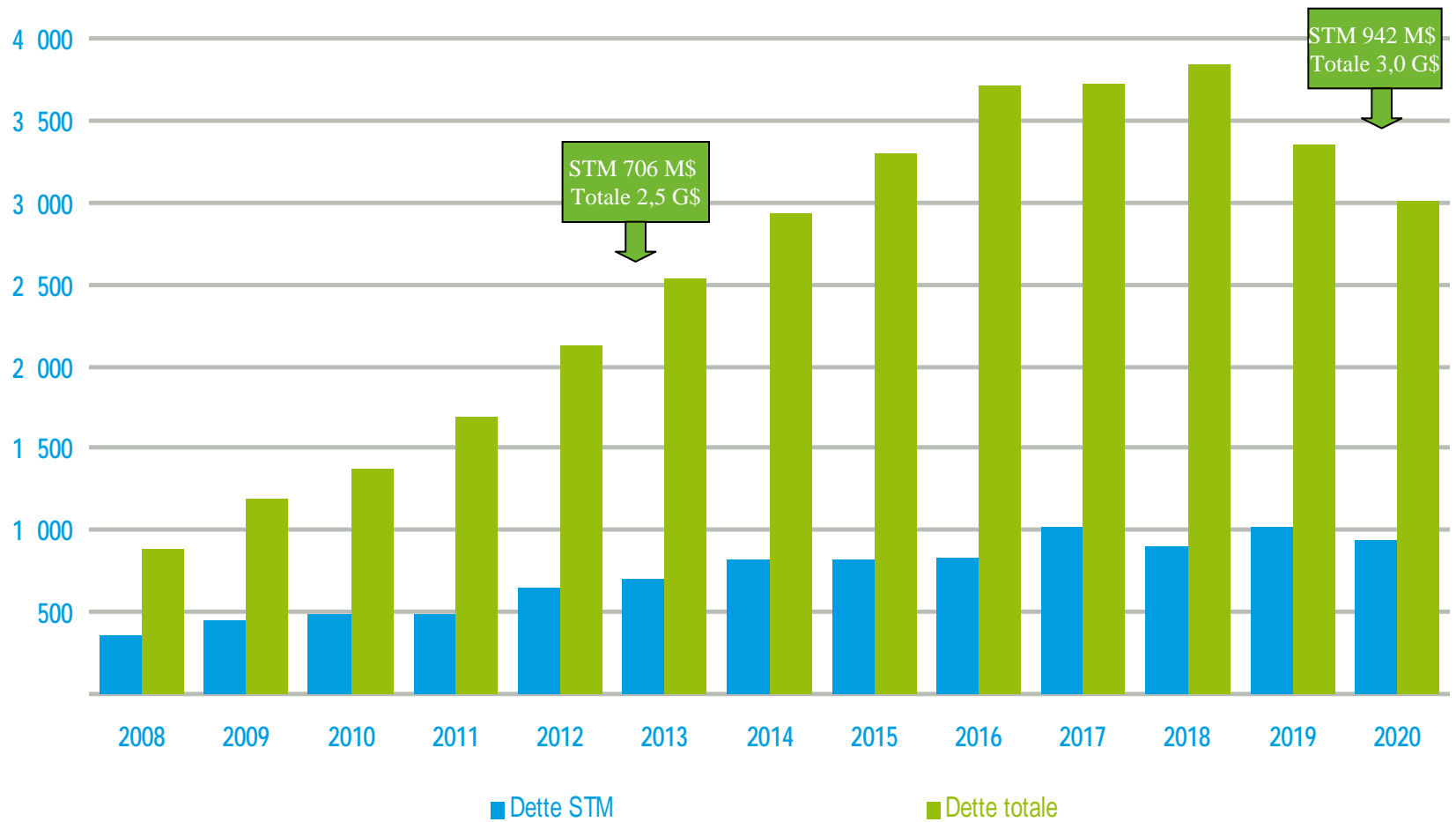
Titre	Catégorie	Priorité	Programme d'aide ⁽¹⁾	2012 et avant	PTI 2013-2015				2016 et après	Total projet
					2013	2014	2015	Total		
➤ Remplacement des voitures de métro	Maintenance et dév.	1 et 8	PAGTCP	345	87	292	348	727	1 145	2 217
➤ MPM-10 Modification des infrastructures	Maintenance	2	PAGTCP	97	96	65	16	177	0	274
➤ Réno-Systèmes - phases I et II	Maintenance	3	PAGTCP	933	30	0	0	30	0	963
➤ Réno-Systèmes - phase III	Maintenance	4	PAGTCP	41	104	141	112	357	102	500
➤ Acquisition des bus hybrides 12 mètres 2012 - 2017	Maintenance et dév.	5 et 10	SOFIL ⁽²⁾	0	9	54	99	162	247	409
➤ Réno-Infrastructures métro - phase I	Maintenance	7	PAGTCP ⁽²⁾	20	33	50	60	143	87	250
➤ Remplacement des systèmes d'exploitation (iBus)	Maintenance	14	SOFIL ⁽²⁾	16	61	60	45	166	19	201
➤ Infrastructure au Réseau des bus - phase II	Développement	9	PAGTCP	53	112	0	0	112	0	165
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus	Développement	11	PAGTCP ⁽³⁾	26	28	26	7	61	23	110
➤ Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	Maintenance	6	PAGTCP	14	13	14	16	43	34	91
➤ Sous-total principaux projets autorisés				1 545	573	702	703	1 978	1 657	5 180
➤ Autres projets autorisés				719	119	56	65	240	337	1 296
Total des projets autorisés				2 264	692	758	768	2 218	1 994	6 476
Pourcentage des principaux projets autorisés sur l'ensemble des projets				68%	83%	93%	92%	89%	83%	80%
➤ Projets à l'étude				5	112	144	259	515	1 606	2 126
GRAND TOTAL				2 269	804	902	1 027	2 733	3 600	8 602

Note (1): Taux de subventions sur les dépenses admissibles : PAGTCP, 75% et SOFIL, 100 %.

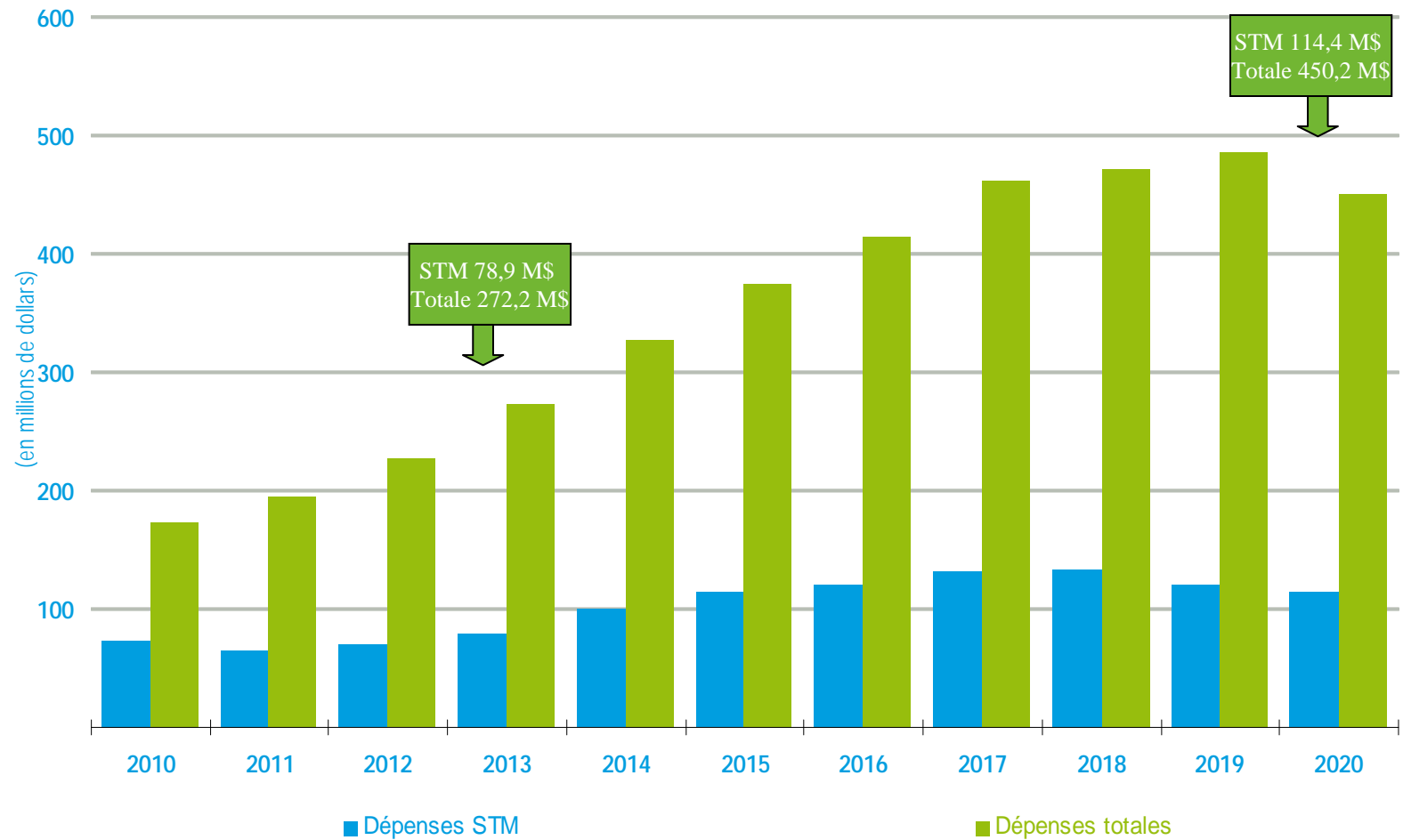
Note (2): Projets en attente de l'autorisation finale

Note (3): Autorisation par axes

Encours de la dette (en million de \$)

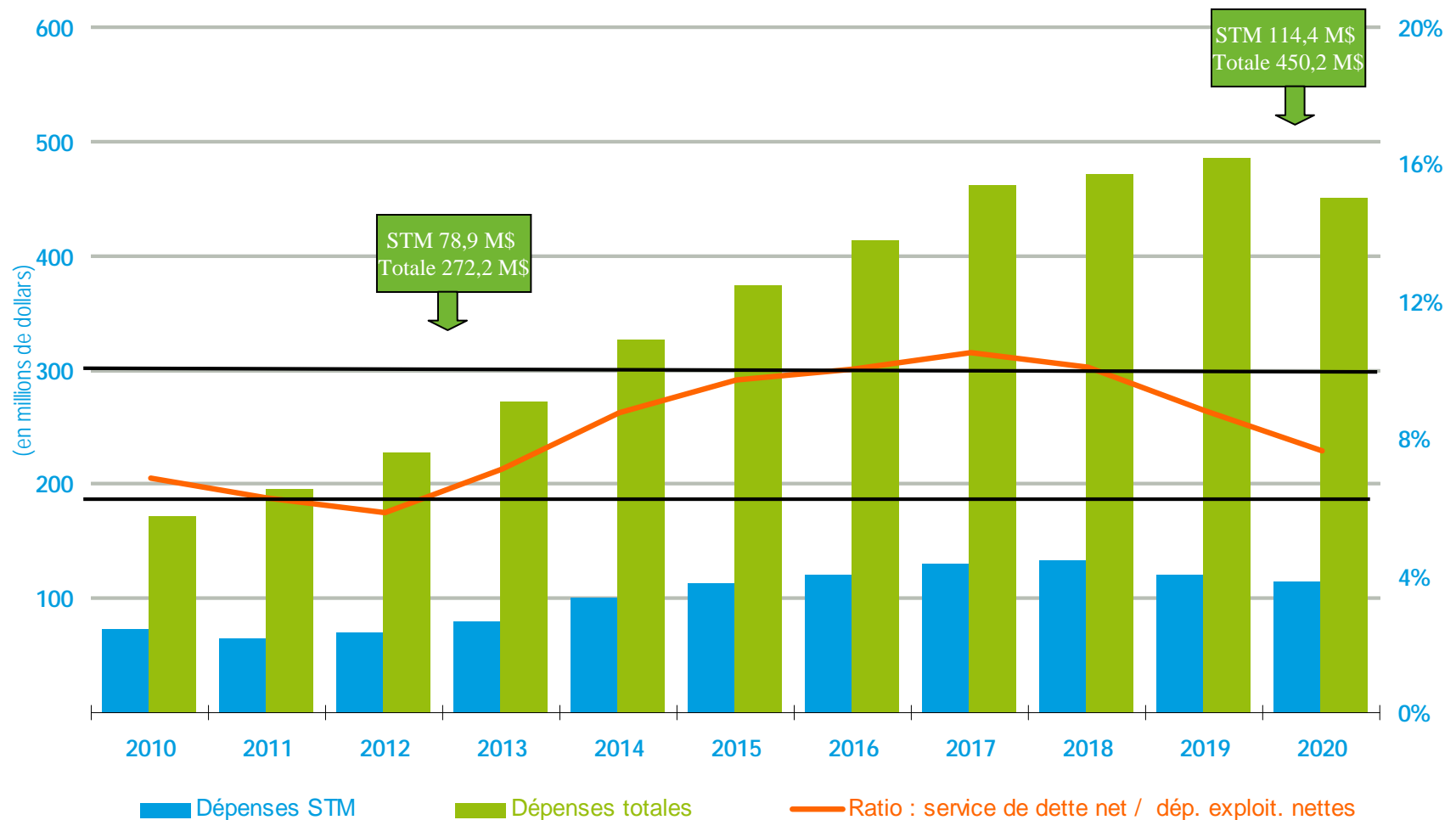


Service de la dette (en million de \$)



Service de la dette avec Ratio

(en million de \$)



État de situation des Projets majeurs

Sommaire

- La STM est en mode de réalisation pour huit (8) projets majeurs. De ces huit (8) projets majeurs, un (1) peut être considéré complété, soit celui du centre de transport Frontenac et un (1) autre comme étant très avancé soit le programme Réno-Systemes phase 1 et 2.
- Ces huit (8) projets majeurs représentent un budget de 4,69 G\$ et ont des dépenses encourues de 1,35 G\$ (28,9 %).
- Ces huit (8) projets représentent 72 % des dépenses 2013 prévues au PTI 2013-2015.

Liste des projets

	Budget
1. Acquisition des nouvelles voitures de métro et modification des ateliers	2491 M\$
2. Programme Réno-Systèmes phase 1 et 2	963 M\$
3. Programme Réno-Systèmes phase 3	500 M\$
4. Programme Réno-Infrastructures phase 1	250 M\$
5. Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)	201 M\$
6. Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)	165 M\$
7. Réfection majeure de la Station Berri-UQUAM	91 M\$
8. Réfection du centre de transport Frontenac ^(*)	<u>26 M\$</u>
Total	4,69 G\$

(*) projet terminé

1. Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers



Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Description

- Acquisition et mise en service de 468 voitures de métro principalement pour remplacer les voitures MR-63.
- Modification des infrastructures pour l'exploitation et l'entretien des nouvelles voitures.

Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 2491 M\$
- Dépenses encourues : 338,9 M\$
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 28 octobre 2010: 2,47 G\$

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention pour le matériel roulant le 15 novembre 2010. En ce qui concerne la modification des infrastructures, l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention a été reçue le 12 juillet 2012.

Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Situation actuelle

- L'ingénierie et les revues de conception seront complétées en octobre 2012 pour les voitures de métro.
- La fabrication et l'assemblage des composantes des premières voitures sont en cours.
- Les travaux de modification des infrastructures, particulièrement pour l'atelier d'entretien, sont commencés.

Acquisition des nouvelles voitures de métro MPM-10 et modification des ateliers

➤ Prochaines étapes

- Réception du train de tête de série pour les essais à la STM : été-automne 2013
- Réception du premier train pour mise en service voyageur : début 2014
- Réception du dernier train pour remplacer les voitures MR-63 : début 2017 (âge : 51 ans)
- Réception de la 468^e et dernière voiture du contrat: automne 2018



Ascenseur



Réfection voie

Programme Réno- Systèmes Phases 1 et 2



Poste de redressement



Poste de ventilation mécanique
Bélanger (après les travaux)



Escaliers mécaniques



Poste de district Dickson
(après les travaux)



Poste groupes électrogènes
Providence (après les travaux)

Programme Réno-Systemes – Phases 1 et 2

➤ Description

- Le programme Réno-Systemes vise le remplacement des différents systèmes d'exploitation du métro.
- Ces phases du programme comportent des projets d'envergure au niveau :
 - TCPE* et commande centralisée;
 - Accessibilité;
 - Escaliers mécaniques;
 - Énergie;
 - Ventilation tunnel;
 - Voie.

Programme Réno-Systemes – Phases 1 et 2

➤ Budget et dépenses

➤ Budget total : 963 M\$

➤ Dépenses encourues : 914,2 M\$

➤ Échéancier

➤ Les travaux pour les phases 1 et 2 se termineront au plus tard pour le deuxième trimestre de 2013.

Programme Réno-Systemes – Phases 1 et 2

- Commande centralisée
 - Le projet progresse selon les échéances et le budget adopté au début de 2010.
 - Toutes les lignes sont exploitées à partir de la nouvelle commande centralisée et dans la nouvelle salle de contrôle.



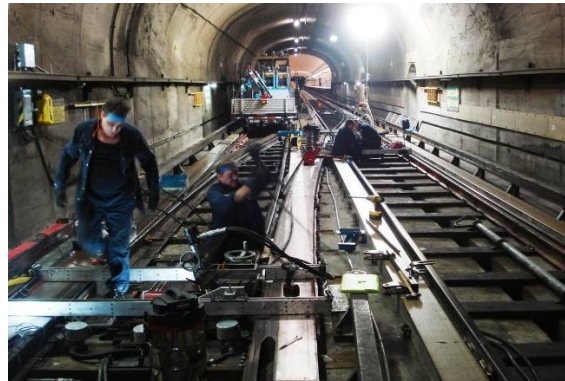
Station Champ-de-Mars



3 - Programme Réno-Systèmes Phase 3



Voie



Poste de district Snowdon

Programme Réno-Systemes - Phase 3

➤ Description

- Tout comme les deux premières phases, la troisième phase du programme Réno-Systemes vise le remplacement de différents systèmes d'exploitation du métro.
- La phase 3 se décline en 8 projets visant :
 - Énergie;
 - Ventilation tunnel;
 - Accessibilité;
 - Voie;
 - Escaliers mécaniques;
 - TCPE;
 - Contrôle des trains;
 - Systèmes et logiciels.

Programme Réno-Systèmes - Phase 3

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 500 M\$
- Dépenses encourues : 10 M\$*
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 25 novembre 2010: 500 M\$

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention le 12 juillet 2012.

Note ; Les dépenses encourues identifiées en 2011 étaient supérieures à 10 M\$. Mais, certaines dépenses ont été transférées au programme Réno-Systèmes phase 2

Programme Réno-Systemes - Phase 3

➤ Échéancier

- L'échéancier original prévoyait que les travaux seraient réalisés sur une période de 5 ans, soit de 2011 à 2015.
- Dû au délai de financement et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, les travaux ont débuté lentement et devraient être complétés à la fin de 2017.

4 - Programme Réno- Infrastructures Phase 1



Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Description

- Le programme Réno-Infrastructures vise essentiellement le maintien des infrastructures du réseau du métro.
- Le programme inclut principalement des travaux de réfection des éléments architecturaux et structuraux ainsi que des travaux de remplacement des équipements de mécanique et d'électricité.

Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

- Budget et dépenses
 - Budget total : 250 M\$
 - Dépenses encourues : 8,9 M\$
 - R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 22 juin 2011: 250 M\$
- Subvention
 - La STM est toujours en attente de l'autorisation du MTQ.

Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Échéancier

- L'échéancier original prévoyait que les travaux seraient réalisés sur une période de 5 ans, soit de 2011 à 2015.
- En raison du délai de financement et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, les travaux ont débuté lentement et devraient être complétés à la fin de 2017.

Programme Réno-Infrastructures – Phase 1

➤ Situation actuelle

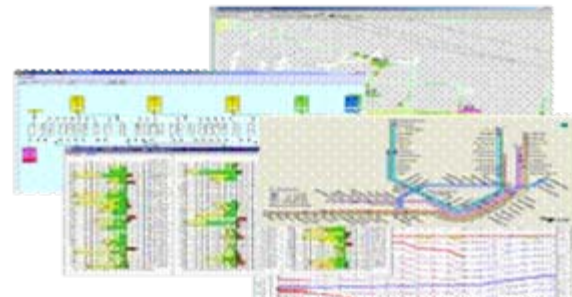
- Même si l'autorisation finale de la subvention n'a pas encore été obtenue, la STM a été dans l'obligation de réaliser immédiatement certains travaux jugés plus urgents.
- La STM a commencé à mettre en place son bureau de projet pour réaliser l'ensemble des travaux prévus dans le programme.



5. Remplacement des systèmes d'exploitation



Bietigheim	R4	10:02
Marbach	S4	10:05
Stuttgart	S5	10:13



Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)

➤ Description

- Le projet iBUS consiste au remplacement du système de radiocommunication existant et à l'implantation d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV).

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 201 M\$
- Dépenses encourues : 6,6 M\$
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 28 octobre 2010: 182,4 M\$

➤ Subvention

- La STM est toujours en attente de l'autorisation finale du MTQ. L'autorisation de principe a été reçue le 2 novembre 2011.

Remplacement des systèmes d'exploitation (iBUS)

➤ Échéancier

- L'échéancier original prévoyait la fin du déploiement des systèmes à la fin de 2014.
- Du au délai de financement et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, il est maintenant prévu que la fin du déploiement sera complété à la fin de 2015.

6. Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)



Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)

➤ Description

- Construction d'un nouveau centre de transport dans l'arrondissement de Saint-Laurent pouvant recevoir 100 autobus articulés et 200 autobus conventionnels.

Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 165 M\$
- Dépenses encourues : 40,2 M\$
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 3 décembre 2009: 154,5 M\$

➤ Subvention

- La STM a reçu l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention le 12 juillet 2012

Infrastructure RDA – Phase 2 (C.T. Stinson)

➤ Échéancier

- Dans le cadre du plan d'affaires, l'objectif original était d'avoir un CT fonctionnel en janvier 2013. Étant donné les délais rencontrés pour le financement et les expropriations requises, la date de mise en service a été reportée au quatrième trimestre de 2013.
- La fin des travaux du lot 1 a été complétée comme prévu au mois de mai 2012. Ce lot inclut la démolition des bâtiments existants, la décontamination du site et la construction des fondations périmétriques pour le nouveau bâtiment.
- L'ouverture des soumissions pour le lot 2, soit la construction du centre, est prévue au mois de septembre 2012.

Perspective avant projet



7. Réfection majeure de la station Berri-UQAM



Station Berri UQUAM suite aux travaux de sécurisation



Mezzanine



Ligne 2



Ligne 1



Ligne 4

Station Berri-UQAM

➤ Description

- Projet principalement basé sur le maintien d'actif et la mise aux normes.
- Les travaux incluent principalement des travaux de réfection des éléments d'architecture et de structure ainsi que des travaux de remplacement des équipements de mécanique et d'électricité.

Station Berri-UQAM

➤ Budget et dépenses

- Budget total : 91 M\$

- Dépenses encourues : 12,1 M\$

- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 22 juin 2011: 91 M\$

➤ Subvention

- La STM a reçue l'autorisation finale du MTQ confirmant la subvention en juillet 2010.

Station Berri-UQAM

➤ Échéancier

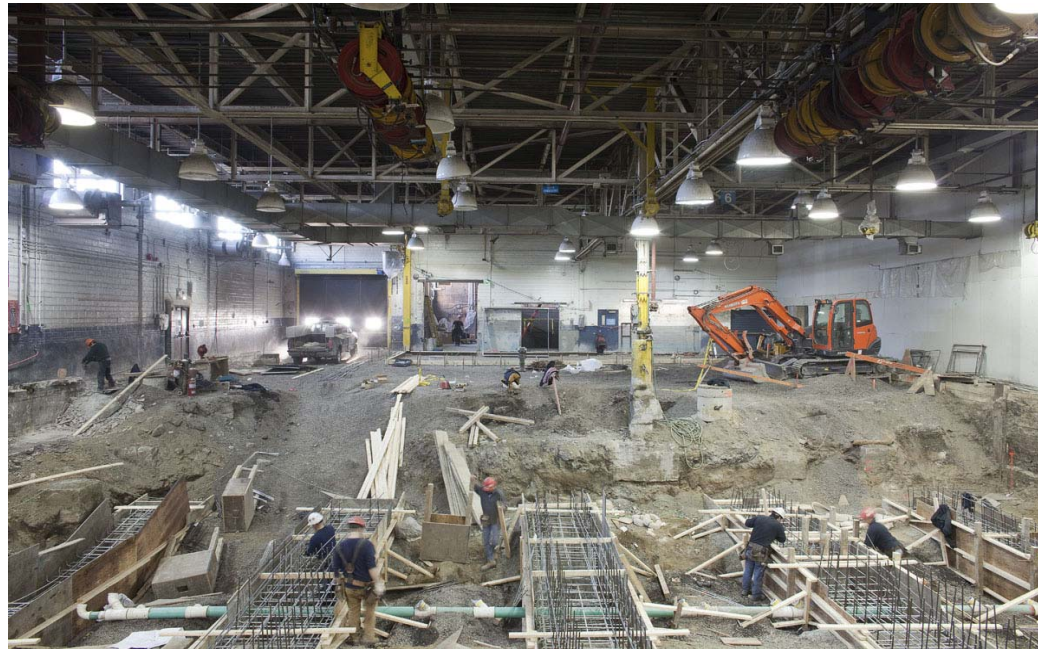
- L'échéancier original prévoyait que les travaux seraient réalisés sur une période de 5 ans, soit de 2010 à 2014.
- En raison du délai de financement et à la demande du MTQ de lisser un certain nombre d'investissements après décembre 2014, les travaux ont débuté lentement et devraient être complétés en juillet 2017.

Station Berri-UQAM

➤ Situation actuelle

- Les principaux travaux de démolition et de sécurisation (majoritairement de parements architecturaux) seront complétés d'ici la fin de l'année.
- En parallèle, les études de faisabilité seront complétées d'ici la fin de l'année pour que la préparation des plans et devis puissent débuter en début d'année 2013.
- Achalandage moyen estimé en 2011 : 165 000 personnes par jour

8. Réfection du centre de transport Frontenac



Centre de transport Frontenac

➤ Description

- Réfection majeure du centre de transport.
- Projet essentiellement basé sur le maintien des actifs et sur la mise aux normes d'un centre de transport datant de 1956.

Centre de transport Frontenac

➤ Budget et dépenses

- Budget total révisé : 26 M\$
- Dépenses encourues : 22,9 M\$
- R.E. approuvé par le conseil d'agglomération le 3 avril 2008: 31,6 M\$

Plan stratégique 2020 – Cadre financier ⁽¹⁾

(en millions de \$)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sources de revenus										
Clients	514	533	549	564	607	643	709	754	802	850
Autres	39	36	37	38	38	40	41	43	45	46
Gouvernements	229	257	298	363	472	611	732	798	872	909
Agglomération de Montréal	390	395	405	415	425	435	445	455	465	475
Régionales	90	88	88	88	88	88	88	88	89	89
	1 262	1 309	1 377	1 468	1 630	1 817	2 015	2 138	2 273	2 369
Charges										
Rémunération et biens et services	1 024	1 103	1 157	1 213	1 267	1 329	1 425	1 489	1 552	1 604
Investissements	238	270	326	400	525	684	826	903	986	1 027
	1 262	1 373	1 483	1 613	1 792	2 013	2 251	2 392	2 538	2 631
Financement supplémentaire requis	0	(64)	(106)	(145)	(162)	(196)	(236)	(254)	(265)	(262)

(1) Page 92 du Plan stratégique 2020, édition septembre 2011

Prévision 2012 (en million de \$)

	Plan 2020 2012	Budget 2012	Prévision 2012	Variation Fav./ (Déf.) Prévision / Plan 2020 Prévision / Budget	
Sources de revenus					
Clients	533	565	566	33	1
Autres	36	38	41	5	3
Gouvernements	257	252	255	(2)	3
Agglomération de Montréal ¹	395	395	395	(0)	0
Régionales	88	90	80	(8)	(10)
Surplus reporté	0	4	4	4	0
	1 309	1 345	1 342	33	(3)
Charges					
Rémunération et biens et services	1 103	1 088	1 085	18	3
Investissements ¹	270	256	257	13	(1)
	1 373	1 345	1 342	31	3
Financement supplémentaire requis	(64)	0	(0)	64	(0)

(1) Inclus la contribution SOFIL de l'Agglomération de Montréal

Budget 2013 (en million de \$)

	Plan 2020 2013	Budget ² 2013	Variation Fav./(Déf.)
Sources de revenus			
Clients	549	588	39
Autres	37	41	4
Gouvernements	298	305	7
Agglomération de Montréal ¹	405	405	(0)
Régionales ³	88	90	2
	1 377	1 430	53
Charges			
Rémunération et biens et services	1 157	1 154	3
Investissements ¹	326	310	16
	1 483	1 464	19
Financement supplémentaire requis	(106)	(34)	72

(1) Inclus la contribution SOFIL de l'Agglomération de Montréal

(2) Version en date du 23 août 2012

(3) Inclus une nouvelle contribution régionale de 10 M\$ reliée à l'entente CMM

Budget 2013 – Principales hypothèses

- Indexation moyenne des tarifs selon le plan 2020 de 2,0 %
- Hausse de 1 % de l'achalandage
- Économie de 5,0 M\$ suite à la démarche visant à améliorer le ratio d'encadrement
- Offre de service :
 - Réseau des bus : augmentation de 3,3 % des heures de service (hypothèse 55 bus de plus)

Annualisation	94 000
Ajout de services	<u>79 250</u>
Total	173 250 heures de service

- Réseau du métro : maintien du service à 78,1 M de KM
- Transport adapté : augmentation à 0,1 M de déplacements, soit 4,9 %

Budget 2013 – Principales hypothèses

(suite)

- Investissements tel que prévus au PTI 2013-2014-2015 avec reconduction des programmes actuels
- Hausse de 10 M\$ de la contribution de l'agglomération de Montréal, telle que confirmée par le trésorier de la Ville de Montréal le 21 juin 2012
- Maintien de la nouvelle source de revenus escomptée de 10 M\$ reliée à l'entente CMM
- Remboursement des coûts directs pour les mesures de mitigations pour Turcot
- Prolongation du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun (PAGASTC) pour l'année 2013 selon les modalités de 2012

Équilibre budgétaire – Pistes de solutions

- **Indexation supplémentaire des tarifs selon 5 critères ⁽¹⁾**
IPC, IPTC, impact achalandage, amélioration de service et investissements
- **Phasage de l'amélioration du service à la clientèle (non récurrent)**
- **Propositions de la CMM (16 août 2012) ⁽²⁾**
 - **Hausse de ½ ¢ de la taxe régionale sur l'essence**
- **Travaux du comité Budget en cours**

(1) La moyenne des indices IPC et IPTC au 31 juillet est de 3.77%

(2) La hausse de 2 ¢ de la taxe sur l'essence à l'échelle de la province contribuera positivement à la part gouvernementale des investissements prévus au plan 2020. La CMM prévoit d'autres sources de revenus, telles les péages, qui feront l'objet d'études, et l'indexation des droits d'immatriculation, leur modulation et l'ajout des véhicules commerciaux dont l'impact monétaire reste à évaluer.



MERCI
DE CHOISIR LE TRANSPORT
COLLECTIF