



# PERSPECTIVES FINANCIÈRES

## SCÉNARIO 540 M DÉPLACEMENTS

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

*Le 30 septembre 2010*

MOUVEMENT COLLECTIF



# PRINCIPALES HYPOTHESES RETENUES

## INVESTISSEMENTS (en milliards de dollars)

► Investissements pour la période 2011 – 2020: **11,9 G**

|   | Maintien         | Développement    | Total       |
|---|------------------|------------------|-------------|
| <b>METRO</b><br>► Remplacement des voitures de Métro (MR-08)<br>► Infrastructure (MR-08)<br>► Reno- Systèmes phases I à IV<br>► Réno- infrastructures phases I et II<br>► Station Berri-UQAM – réfection majeure phase I            | 5,9              | 0,1              | 6,0         |
| <b>BUS</b><br>► Voie réservée Henri-Bourassa<br>► Acquisition Bus (1222)<br>► Nouveaux centres de transport (2)<br>► Reconstruction St-Denis<br>► Réfection bâtiment Crémazie<br>► I-bus<br>► Programmes de mesures préférentielles | 2,0              | 1,0              | 3,0         |
| <b>TRAMWAY</b>  | --               | 1,3              | 1,3         |
| ► <b>PROLONGEMENT DU MÉTRO</b>  | <sup>(1)</sup>   | 1,6              | 1,6         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>7,9 (66%)</b> | <b>4,0 (34%)</b> | <b>11,9</b> |

(1) Projet réalisé par l'AMT

# PRINCIPALES HYPOTHESES RETENUES

- ▶ Reconduction des programmes actuels de subvention et suffisance de fonds:
  - Programme d'aide régulier du MTQ
  - Sofil phases 2 et 3 (MTQ: 84,5% et Ville de Montréal: 15,5%)
  - Tramway financé à 100% par le MTQ

## SOURCE DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS REQUIS

| <i>(en millions de dollars)</i> |                 |                            |              |            |              |                      |              |
|---------------------------------|-----------------|----------------------------|--------------|------------|--------------|----------------------|--------------|
| Secteur                         | Investissements | Financement gouvernemental |              |            |              | Financement Montréal |              |
|                                 |                 | Fédéral                    | Provincial   |            | Ville        | STM                  |              |
|                                 |                 | Comptant                   | Dette        | Comptant   | Total        | Comptant             | Compt/empr   |
| Secteur métro                   | 7 499           | 18                         | 5 969        | 4          | 5 973        | 4                    | 1 505        |
| Secteur bus/TA                  | 3 067           | 816                        | 1 186        | 199        | 1 385        | 184                  | 681          |
| Secteur Tramway                 | 1 326           | 0                          | 1 326        | 0          | 1 326        | 0                    | 0            |
| <b>Total</b>                    | <b>11 892</b>   | <b>834</b>                 | <b>8 481</b> | <b>203</b> | <b>8 684</b> | <b>188</b>           | <b>2 186</b> |

↓  
Efforts demandés aux partenaires

↓  
Efforts STM

# PRINCIPALES HYPOTHESES RETENUES

---

## DÉVELOPPEMENT DE SERVICE

### Dépenses

- Dépenses reliées à l'augmentation de 32% de l'offre de service incluant:
  - L'intégration des coûts d'exploitation reliés au prolongement du métro: 5 stations sur la ligne bleue en 2016 et 2 stations sur la ligne orange en 2019
  - L'intégration des coûts d'exploitation pour les tramways à compter de 2016

### Revenus

- Augmentation de 18% (  $29,2\% \times 50\% + 3,0\%$  pour le Tramway) de l'achalandage suite à l'ajout de nouveaux services
- Augmentation de 22% (  $40\% - 18\%$  relié à l'augmentation de service) de l'achalandage suite à des mesures de gestion de la demande à compter de 2015
- Fin du programme PAGASTC. Aucune contribution **supplémentaire** du MTQ et l'agglomération de Montréal à compter de 2012.  
(VOIR Sources de financement additionnelles)

# PRINCIPALES HYPOTHESES RETENUES

---

## EXPLOITATION COURANTE

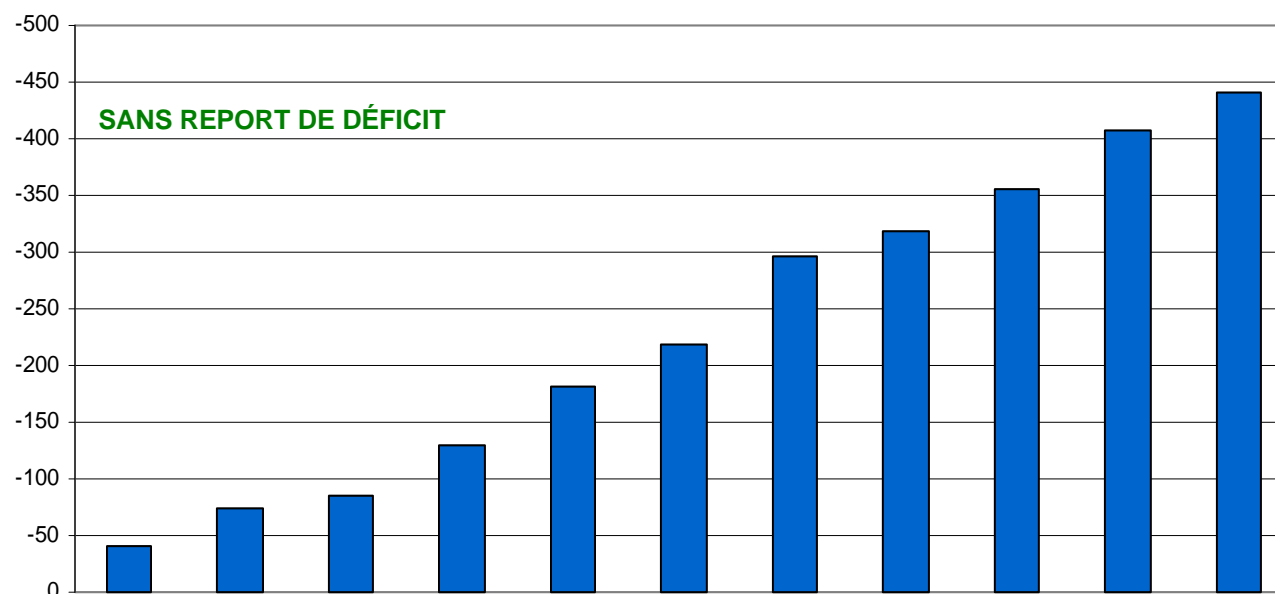
### Dépenses

- ▶ Indexation des dépenses en biens et services et des salaires de 2%

### Revenus

- ▶ Indexation annuelle des tarifs en fonction IPC/ IPT, amélioration de service et perte d'achalandage
- ▶ Contribution de l'agglomération de Montréal à déterminer (*voir Sources de financement additionnelles*)
- ▶ Intégration de nouveaux revenus provenant de la hausse de 1,5 cents de la taxe sur l'essence en mai 2010 (entente CMM)(*voir Sources de financement additionnelles*)

# EN RÉSUMÉ: UN DÉFICIT STRUCTUREL EN HAUSSE DE 400M\$ pour la période 2011-2020 (en millions de \$)



| (en millions de dollars)                    | 2010 (B) | 2011 (CF) | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Variation |
|---|----------|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| Total                                       | -40      | -75       | -85  | -130 | -182 | -218 | -296 | -318 | -356 | -407 | -440 | -400      |
| Exploitation courante                       | 52       | 30        | 44   | 35   | 20   | 4    | -3   | -13  | -35  | -57  | -81  | -133      |
| Investissement - maintien <sup>1</sup>      | -83      | -88       | -95  | -108 | -119 | -134 | -149 | -166 | -178 | -192 | -204 | -121      |
| Investissement - développement <sup>1</sup> |          | -3        | -5   | -8   | -14  | -25  | -37  | -45  | -49  | -52  | -56  | -56       |
| Développement de service                    | -9       | -14       | -30  | -48  | -69  | -64  | -108 | -94  | -93  | -105 | -99  | -90       |

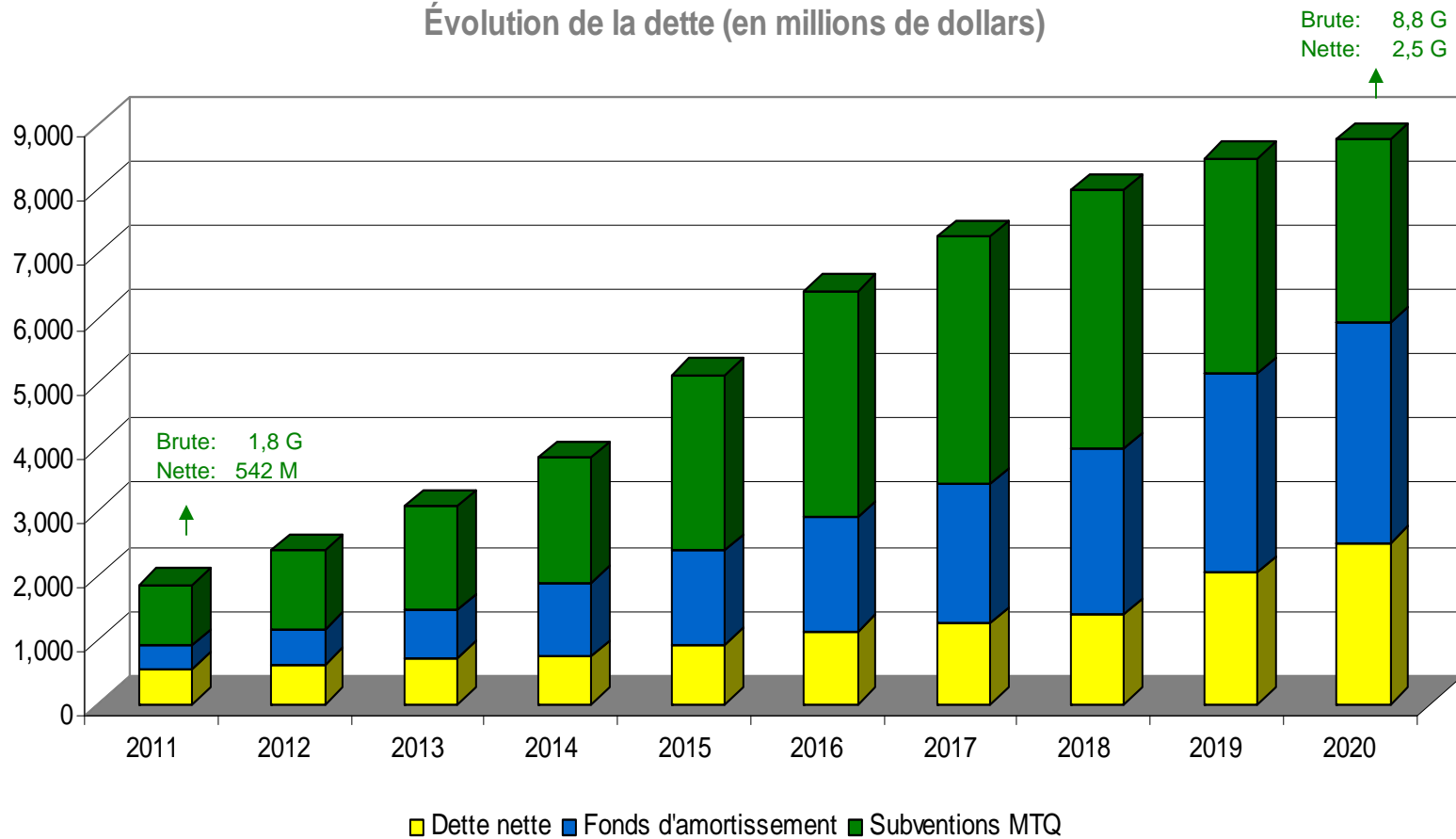
(B) Budget

(CF) Cadre financier

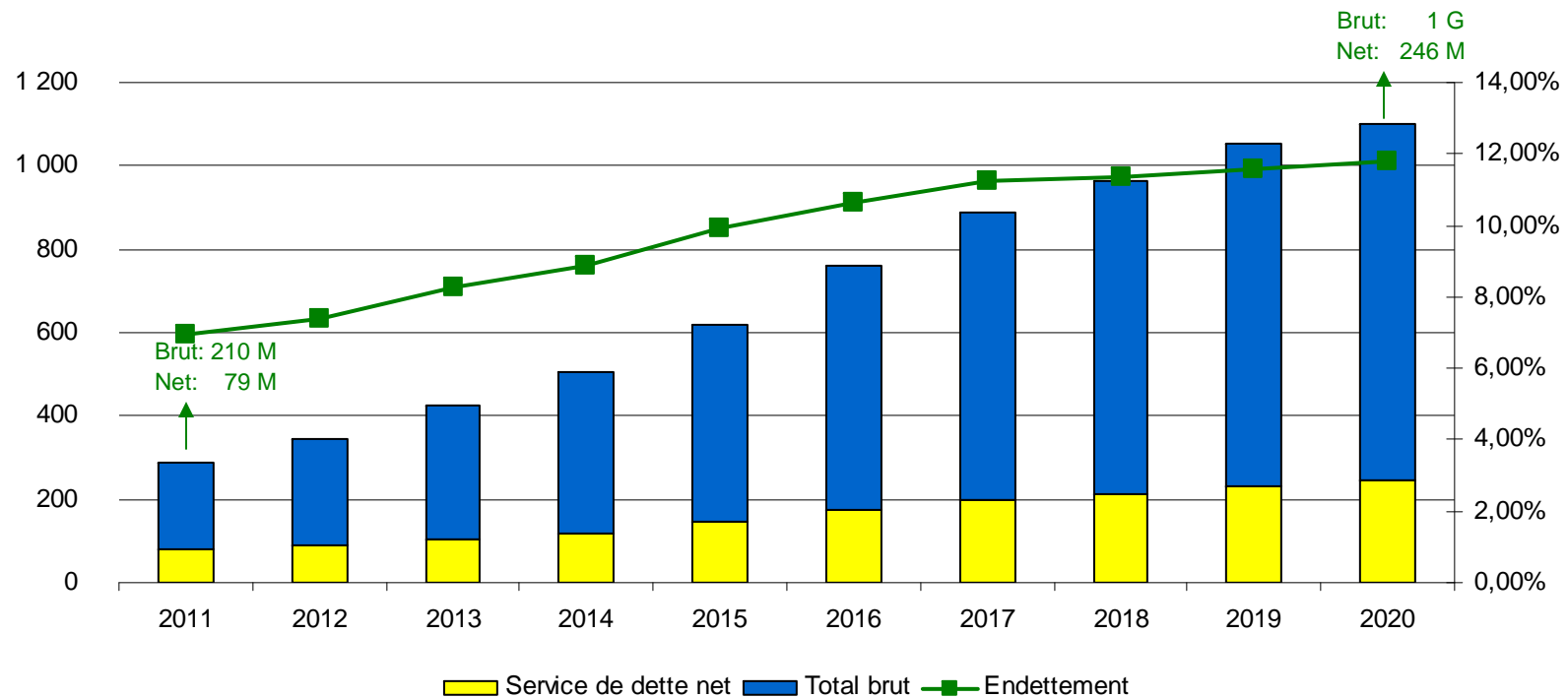
<sup>1</sup> Principalement composé du service de la dette net

# INVESTISSEMENTS DE 11,9 G - IMPACT SUR LA DETTE A LONG TERME

Évolution de la dette (en millions de dollars)



# INVESTISSEMENTS DE 11,9 G - IMPACT SUR LE SERVICE DE LA DETTE ET LE RATIO D'ENDETTEMENT <sup>1</sup>



<sup>1</sup> Service de dette net/dépenses d'exploitation nettes  
 Cible: entre 6% et 10%  
 Seuil critique: 16%



# SOURCES DE FINANCEMENT ADDITIONNELLES

---

|  |                      |
|--|----------------------|
| <input type="checkbox"/> <b>Gouvernement du Québec:</b> augmentation de sa contribution et reconduction du PAGASTC à compter de 2012 | ?                    |
| <input type="checkbox"/> <b>Agglomération de Montréal:</b> indexation annuelle de la contribution                                    | ?                    |
| <input type="checkbox"/> <b>Communauté métropolitaine de Montréal:</b> hausse graduelle de la taxe sur l'essence                     | ?                    |
| <input type="checkbox"/> Total   | <hr/> <u>400 M\$</u> |



# PERSPECTIVES FINANCIÈRES AUTRES SCÉNARIOS

# PLAN 2020 - HYPOTHESES

Scénario - déplacements

|  | 540 M                                    | 455 M                                    | 420 M                                    |
|--|--|--|--|
| <b>Investissements</b>                 | <b>11.9 G</b>                            | <b>11.9 G</b>                            | <b>8,7 G</b>                             |
| <b>Déficit structurel en 2020</b>      | <b>440 M</b>                             | <b>570 M<sup>(2)</sup></b>               | <b>450 M</b>                             |
| - Tramway                              | Oui                                      | Oui                                      | Non                                      |
| - Prolongement métro                   | Oui                                      | Oui                                      | Non                                      |
| - Acquisition de bus                   | Oui                                      | Oui                                      | Oui (moindre)                            |
| <b>Augmentation de service</b>         | <b>+ 32%</b>                             | <b>+ 32%</b>                             | <b>+14,5%</b>                            |
| <b>Achalandage</b>                     |  |  |  |
| - Augmentation de service              | + 18%                                    | + 18%                                    | + 8%                                     |
| - Transfert modal                      | + 22% <sup>(1)</sup>                     | --                                       | --                                       |
| <b>Total</b>                           | <b>+ 40%</b>                             | <b>+ 18%</b>                             | <b>+ 8%</b>                              |
| <b>Subventions aux immobilisations</b> | Reconduction programmes actuels          | Reconduction programmes actuels          | Reconduction programmes actuels          |
| <b>Subventions exploitation</b>        |  |  |  |
| - PAGSTC                               | Fin 2011                                 | Fin 2011                                 | Fin 2011                                 |
| <b>Indexation des dépenses</b>         | <b>2% /an</b>                            | <b>2% /an</b>                            | <b>+ 2% /an</b>                          |
| <b>Augmentation des tarifs</b>         | <b>IPC/IPT + augmentation de service</b> | <b>IPC/IPT + augmentation de service</b> | <b>IPC/IPT + augmentation de service</b> |

<sup>(1)</sup> ± 130 M\$

<sup>(2)</sup> Déficit plus élevé que le scénario 540 M car les investissements sont les mêmes et il n'y a aucune hausse de revenus liés aux mesures de gestion de la demande.



# PERSPECTIVES FINANCIÈRES

## PTI 2011 - 2012 - 2013

MOUVEMENT COLLECTIF



# PTI 2011-2012-2013

## Principaux projets (en milliers de dollars)

| Titre   | 2011           | 2012           | 2013           | Total<br>2011-2013 |
|---|----------------|----------------|----------------|--------------------|
| Remplacement des voitures de métro  | 60 321         | 402 619        | 301 374        | 764 314            |
| Réno-Systèmes - Phases I et II  | 85 594         | 36 481         | 0              | 122 075            |
| Tramway - axes Centre ville et Côte des neiges                              | 0              | 0              | 75 000         | 75 000             |
| Acquisition d'autobus 40 pieds  | 97 119         | 65 189         | 38 174         | 200 482            |
| Réno-Systèmes - Phase III   | 38 200         | 100 752        | 113 320        | 252 272            |
| Programme Réno-infrastructures métro - Phase I                              | 5 700          | 39 000         | 60 000         | 104 700            |
| Remplacement des systèmes d'exploitation (IBus)                             | 27 335         | 68 513         | 57 784         | 153 632            |
| Acquisition de bus articulés 2008-2012                                      | 41 888         | 0              | 0              | 41 888             |
| Infrastructure réseau des bus (RDA) - Phase II                              | 27 384         | 62 840         | 54 715         | 144 938            |
| Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB)                         | 17 025         | 23 015         | 25 351         | 65 392             |
| Station Berri-UQAM : réfection majeure - Phase 1                            | 8 551          | 16 400         | 28 511         | 53 462             |
| Programme d'efficacité énergétique des autobus APS2 à APS6 et des articulés | 9 995          | 12 303         | 12 762         | 35 059             |
| <b>Sous total principaux projets</b>  | <b>419 110</b> | <b>827 112</b> | <b>766 991</b> | <b>2 013 213</b>   |
| <b>GRAND TOTAL</b>  | <b>496 725</b> | <b>899 724</b> | <b>820 021</b> | <b>2 216 469</b>   |
| <b>Pourcentage</b>  | <b>84%</b>     | <b>92%</b>     | <b>94%</b>     | <b>91%</b>         |