



ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES 2012

Présenté à la

Commission sur les Finances
et l'administration

Le 7 décembre 2011



Budget 2012 vs 2011 et 2010

	Réel 2010	Prévision 2011	Budget 2012
Revenus			
➤ Revenus clients	488	535	565
➤ Autres revenus d'exploitation	32	34	39
➤ Revenus reportés		3	4
➤ Subvention du gouvernement du Québec TA	37	39	42
➤ Subvention du gouvernement du Québec PASTEC	40	50	60
➤ Agglomération de Montréal	359	373	373 (1)
➤ Contributions régionales (AMT – CMM)	71	81	80
➤ Nouvelle contribution régionale CMM			10
Total des revenus	1 027	1 115	1 173
Dépenses			
➤ Exploitation	(942)	(1 026)	(1 088)
➤ Investissement (net)	(82)	(84)	(85)
Total des dépenses	(1 024)	(1 110)	(1 173)
SURPLUS	3	4	

(1) La contribution SOFIL étant de 22 M\$, la contribution totale est donc de 395 M\$

Budget 2012 – Principales hypothèses

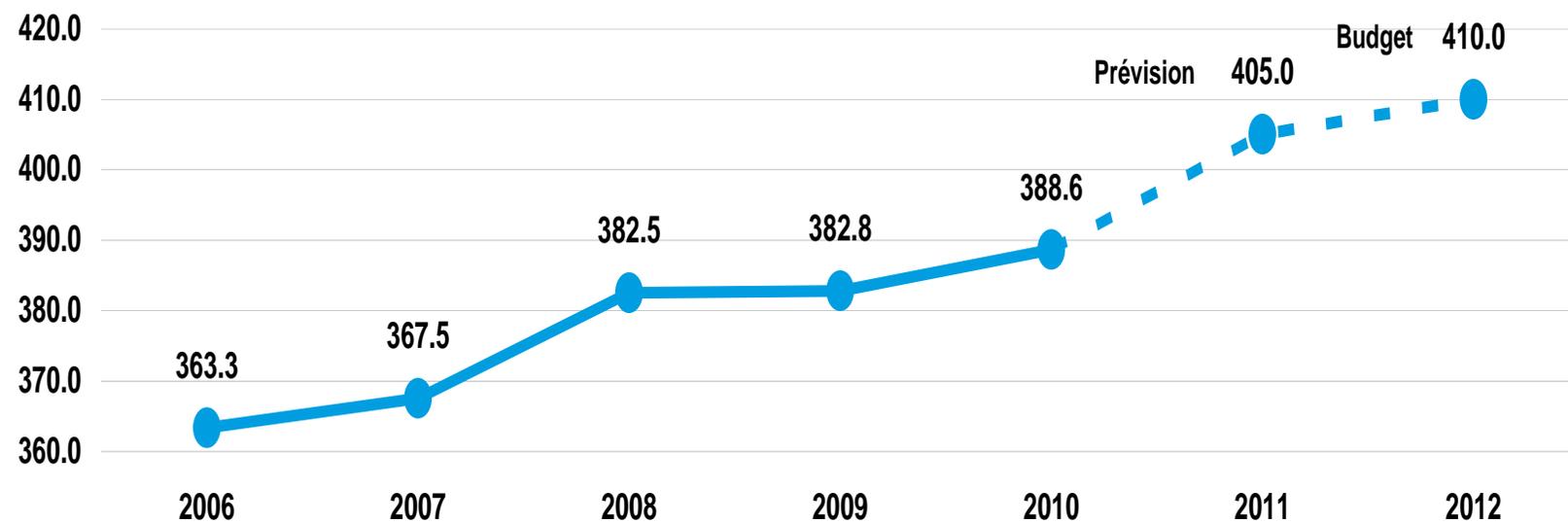
- **Indexation tarifaire à déterminer selon 5 critères** : IPC, IPC-Transport, amélioration de service, investissements et impact achalandage : 4 %
- **Hausse de 1.25% de l'achalandage**
- **Offre de service :**
 - Réseau des bus: ajout de 2,7 M de km, soit 3,2 % :

Annualisation	53 000
Turcot	44 000
Nouveaux services	<u>20 000</u>
Total	117 000 heures de service supplémentaires
 - Réseau du métro: augmentation de 77 M à 78 M de km, soit 1,3%
 - Transport adapté: hausse de 0,1 M de déplacements pour un total de 3 M, soit 4,9%
 - Voie réservées : 98.9 Km de plus en 2012 dont 52.4 Km pour la mitigation Turcot
- **Investissements tel que prévus au plan 2020 (11,4 G\$ pour la période 2011-2020) avec reconduction des programmes actuels et adoption du PQI 2010-2014 par le MTQ**

Évolution de l'achalandage

Année	Résultats cumulatifs réels					Variation		2012
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 vs 2006	
	363.3	367.5	382.5	382.8	388.6	405.0 ¹	11.5% (+ 41,7 M)	410.0 ²
Variation		1.2%	4.1%	0.1%	1.5%	4.2%		1.25%

en millions de déplacements



Note 1: Prévision au 31 décembre 2011

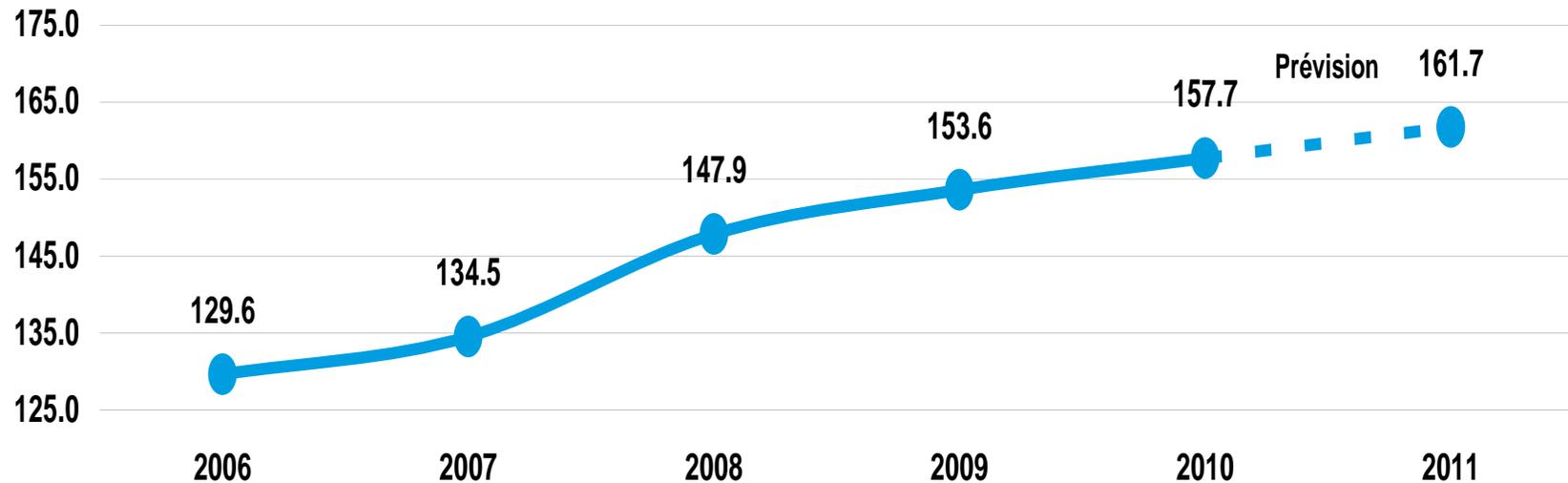
Note 2: Budget

Évolution de l'offre de service

Offre de service - bus & métro (objectif de 16% en 2011)

Année	Résultats cumulatifs réels					Variations cumulatives		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 vs 2010	2011 vs 2006
	129.6	134.5	147.9	153.6	157.7	161.7 ¹	2.6%	24.8% (+ 32,1 M)

en millions de km



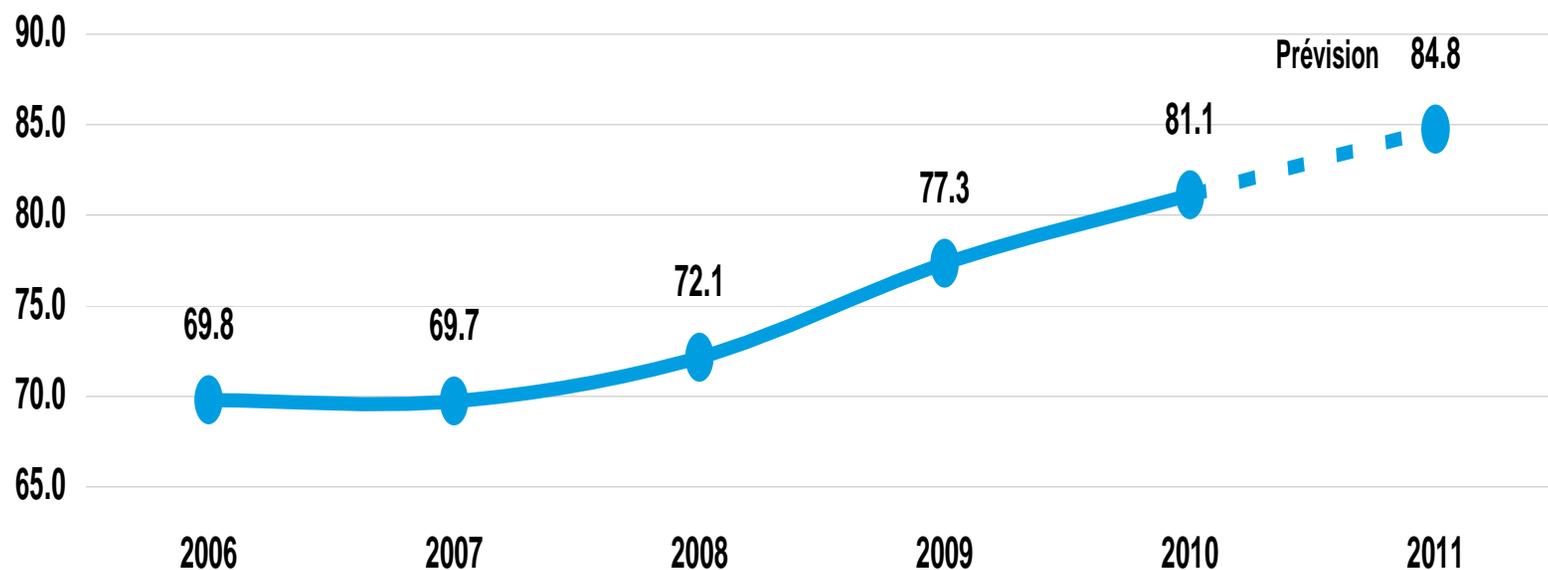
Note 1: Prévision au 31 décembre 2011

Évolution de l'offre de service

Offre de service - bus

Année	Résultats cumulatifs réels					Variations cumulatives		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 vs 2010	2011 vs 2006
	69.8	69.7	72.1	77.3	81.1	84.8 ¹	4.5%	21.5% (+ 15 M)

en millions de km



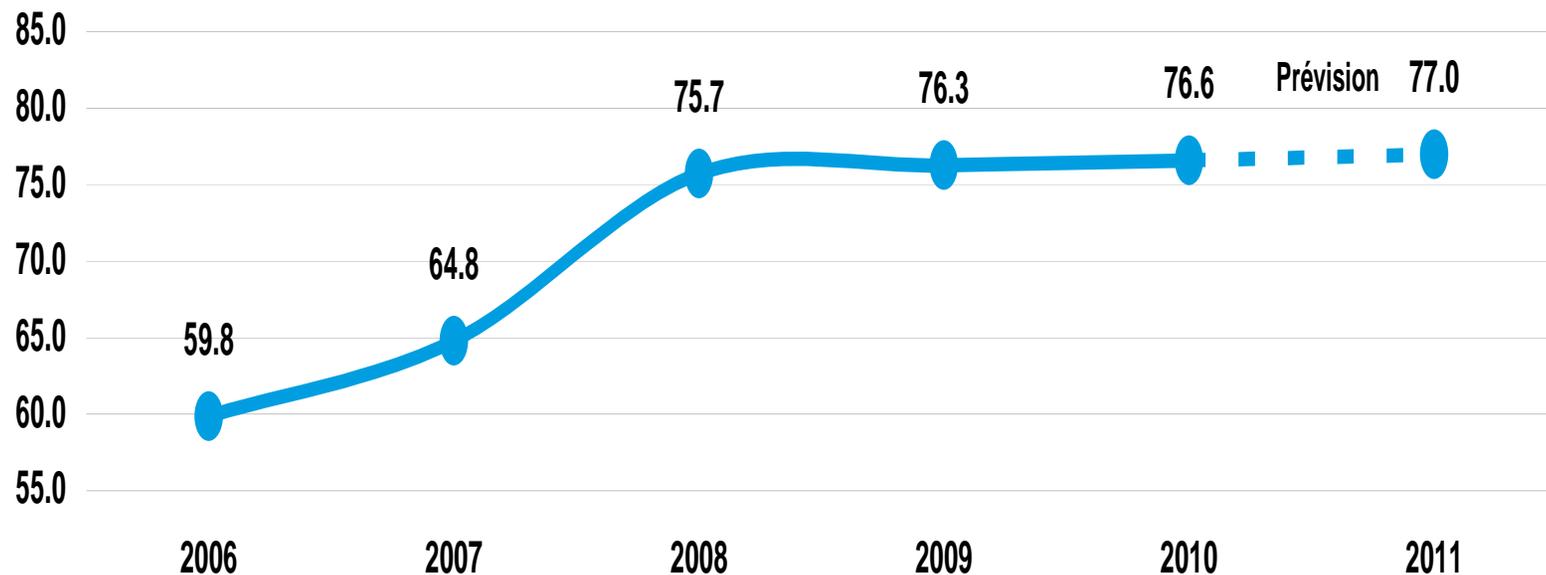
Note 1: Prévision au 31 décembre 2011

Évolution de l'offre de service

Offre de service - métro

Année	Résultats cumulatifs réels					Variations cumulatives		
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 vs 2010	2011 vs 2006
	59.8	64.8	75.7	76.3	76.6	77.0 ¹	0.6%	28.8% (+ 17,2 M)

en millions de km



Note 1: Prévision au 31 décembre 2011

Sommaire PASTEC 2007-2011

(en milliers de \$)

	2007	2008 (Budget)	2009 (Budget)	2010 (Budget)	2011 (Budget)
<u>COÛTS D'EXPLOITATION</u>					
Autobus	924 \$	10 617 \$	31 116 \$	50 361 \$	80 188 \$
Métro	1 107 \$	8 350 \$	12 401 \$	12 702 \$	12 425 \$
Soutien - Promotion	150 \$	520 \$	3 730 \$	4 590 \$	3 464 \$
COÛTS TOTAUX	2 181 \$	19 487 \$	47 247 \$	67 653 \$	96 077 \$
<u>REVENUS</u>					
Contribution MTQ	1 026 \$	9 744 \$	22 298 \$	34 671 \$	45 149 \$
Revenus clients + Recettes métrop.	919 \$	4 060 \$	5 754 \$	9 121 \$	16 121 \$
Contribution Ville de Montréal	236 \$	5 683 \$	19 195 \$	23 861 \$	34 807 \$
REVENUS TOTAUX	2 181 \$	19 487 \$	47 247 \$	67 653 \$	96 077 \$

Exclut Laval

Budget 2012 – Dépenses d'exploitation

➤ Augmentation de l'offre de service et amélioration du service à la clientèle	18,4
➤ Entretien des infrastructures vieillissantes	4,5
➤ Indexation de 2 % des salaires et révision des autres coûts liés à la rémunération	20,1
➤ Hausse de la taxe de vente du Québec	2,2
➤ Variation des biens et services pour le diesel, l'électricité et les contrats de taxi au transport adapté	2,6
➤ Mise en opération de la commande centralisée au Réseau du métro	5,0
➤ Autres variations : location de locaux suite aux mesures liées au chantier de l'échangeur Turcot, contrat avec le SPVM et le PGMR au métro	4,2
	=====
	57,0

Budget 2012 – Dépenses par catégorie

(En millions \$)

<u>Dépenses par catégorie</u>	2012		2011		2010	
	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %
Augmentation de l'offre de service et amélioration du service à la clientèle	18.4	1.6%	34.3	3.1%	32.8	3.2%
Dépenses d'investissement	6.6	0.5%	6.6	0.6%	13.9	1.4%
Entretien des infrastructures	4.5	0.4%	-	-	-	-
Dépenses d'exploitation courante *	34.6	3.0%	26.8	2.5%	15.4	1.4%
Autres variations	-	-	5.1	0.5%	-	-
Total des dépenses	<u>64.1</u>	<u>5.5%</u>	<u>72.8</u>	<u>6.7%</u>	<u>62.1</u>	<u>6.0%</u>

* Objectif : atteindre le niveau IPC-IPT : 3,97 % (Source : Statistique Canada, juillet 2011)

PTI – 2012-2014

PRINCIPAUX PROJETS (coût complet) (en millions de \$)

PTI - 2012-2014

Titre	Catégorie	Priorité	2011	PTI - 2012-2014				2015	Total
			et avant (1)	2012	2013	2014	Total 2012-2014 (2)	et après (3)	projet (1+2+3)
➤ Remplacement des voitures de métro	M et D	1 et 8	237	113	84	297	494	1 491	2 223
➤ MPM-10 Modification des infrastructures *	M	2	30	78	106	35	219	20	268
➤ Réno-Systèmes - phases I et II	M	3	900	65	0	0	65	0	965
➤ Réno-Systèmes - phase III *	M	4	23	64	94	96	254	223	500
➤ Acquisition des bus 40 pieds 2012 - 2017	M et D	5 et 10	202	34	34	66	133	549	884
➤ Réno-Infrastructures métro - phase I *	M	7	2	25	33	44	101	147	250
➤ Remplacement des systèmes d'exploitation (IBus)	M	14	7	26	62	60	149	44	201
➤ Infrastructure au Réseau des bus - phase II *	D	9	35	78	53	0	131	0	165
➤ Programme de mesures préférentielles pour bus	D	11	11	24	14	29	67	51	130
➤ Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	M	6	11	3	15	17	35	44	90
➤ Sous-total principaux projets autorisés			1 459	509	495	644	1 647	2 569	5 676
Total des projets autorisés			1 739	586	539	667	1 791	2 593	6 124
Pourcentage			84%	87%	92%	97%	92%	99%	93%
➤ Projets à l'étude			5	61	204	284	548	1 318	1 871
GRAND TOTAL			1 744	647	743	950	2 340	3 911	7 995

*Note: Contrats octroyés avant l'obtention de la subvention

M: Maintien

D: Développement

Sources de financement projets autorisés

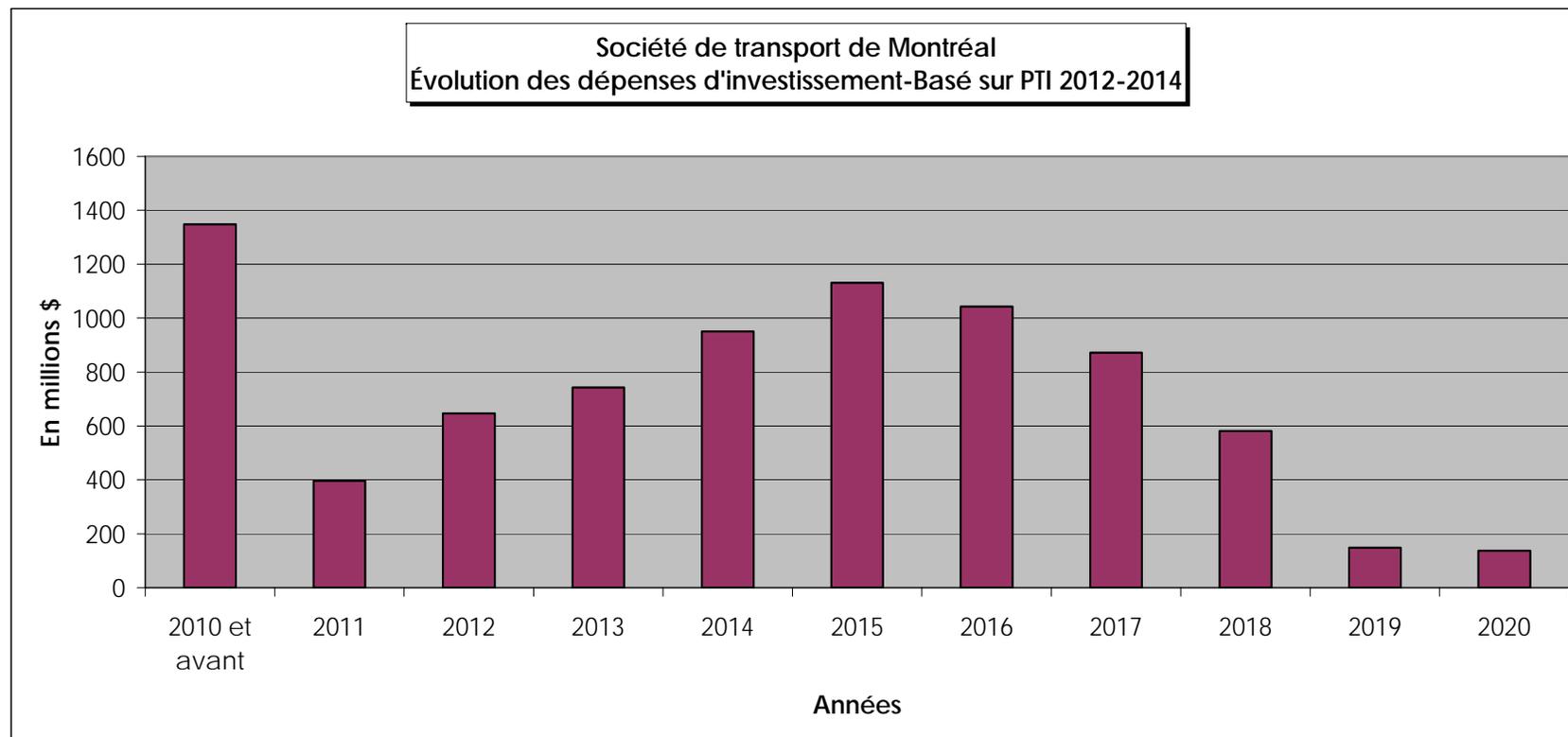
PTI – 2012-2014 (en millions de \$)

Projet	Priorité	Total projet	Source du financement							Total Financement
			Financement gouvernemental				Montréal		AMT	
			Fédéral		Provincial		Ville (1)	STM (2)		
			Dette	Comptant	Dette	Comptant	Comptant	Comptant/Emprunt		
Projets autorisés										
Remplacement des voitures de métro-MPM-10	1 et 8	2 223	-	-	1 655	-	-	568	-	2 223
Modification des infrastructures MPM-10	2	268	-	-	201	-	-	67	-	268
Programme Réno-Systèmes - phase I et II	3	965	-	103	613	-	-	210	39	965
Programme Réno-Systèmes - phase III	4	500	-	150	263	-	-	88	-	500
Remplacement de bus	5 et 10	884	204	148	190	161	109	72	-	884
Réno-Infrastructures métro - phase I	7	250	-	-	188	-	-	63	-	250
Remplacement des systèmes d'exploitation (IBus)	14	201	-	89	-	69	28	15	-	201
Infrastructure au Réseau des bus - phase II	9	165	-	-	122	-	-	43	-	165
Programme de mesures préférentielles pour bus - Phase I et II	11	130	-	40	34	31	13	11	-	130
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	6	90	-	-	67	-	-	23	-	90
Autres projets	ND	448	4	35	170	36	11	192	-	448
Total des projets autorisés		6 124	208	566	3 503	297	160	1 352	39	6 124

(1) 80 % pour la Ville Centre
20 % pour les villes reconstituées

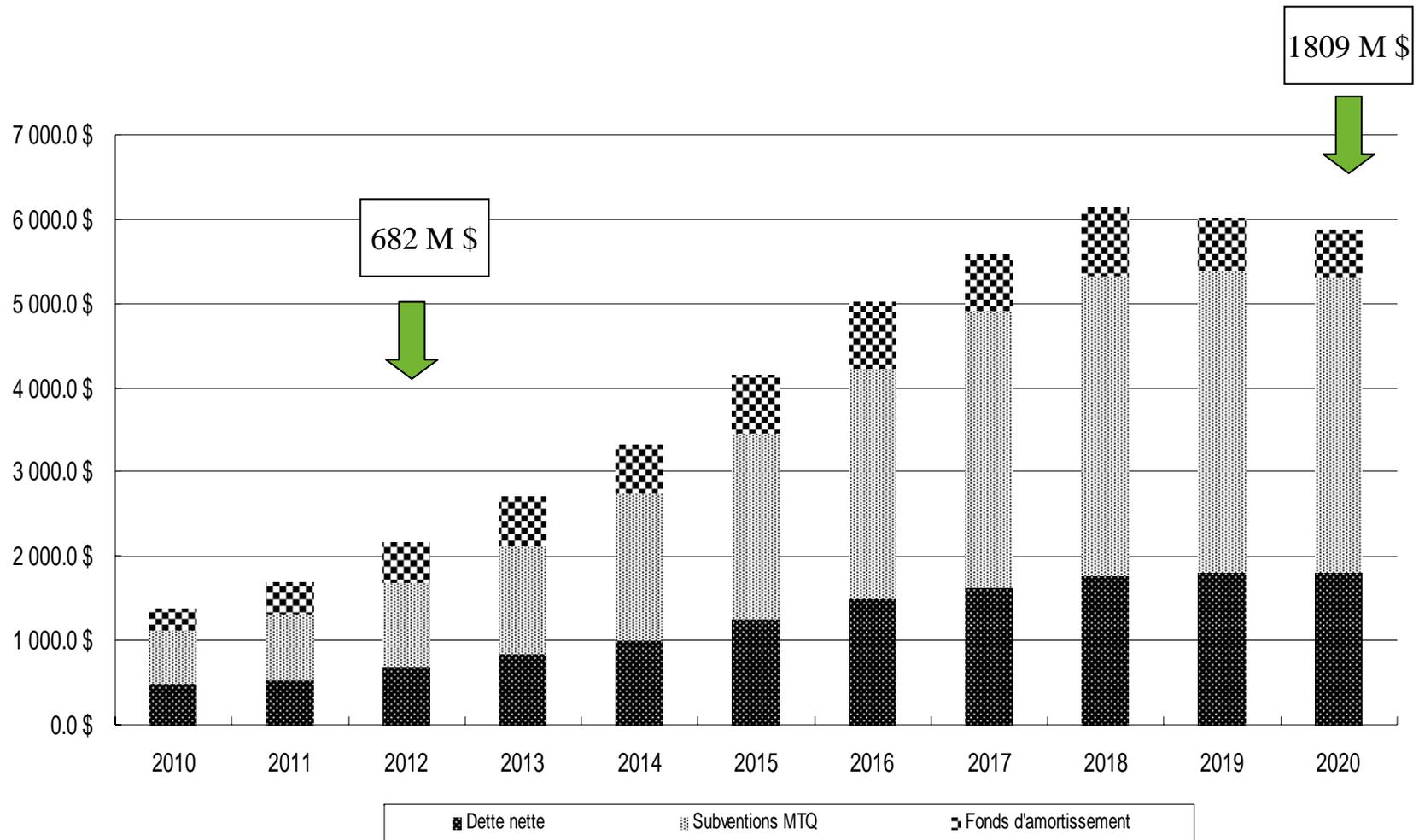
(2) Les projets Métro sont considérés dans le calcul du déficit du métro; ce dernier est attribué ainsi :
78 % à l'agglomération de Montréal
22 % aux autres municipalités de la CMM

PTI 2012-2014 : Dépenses d'investissements

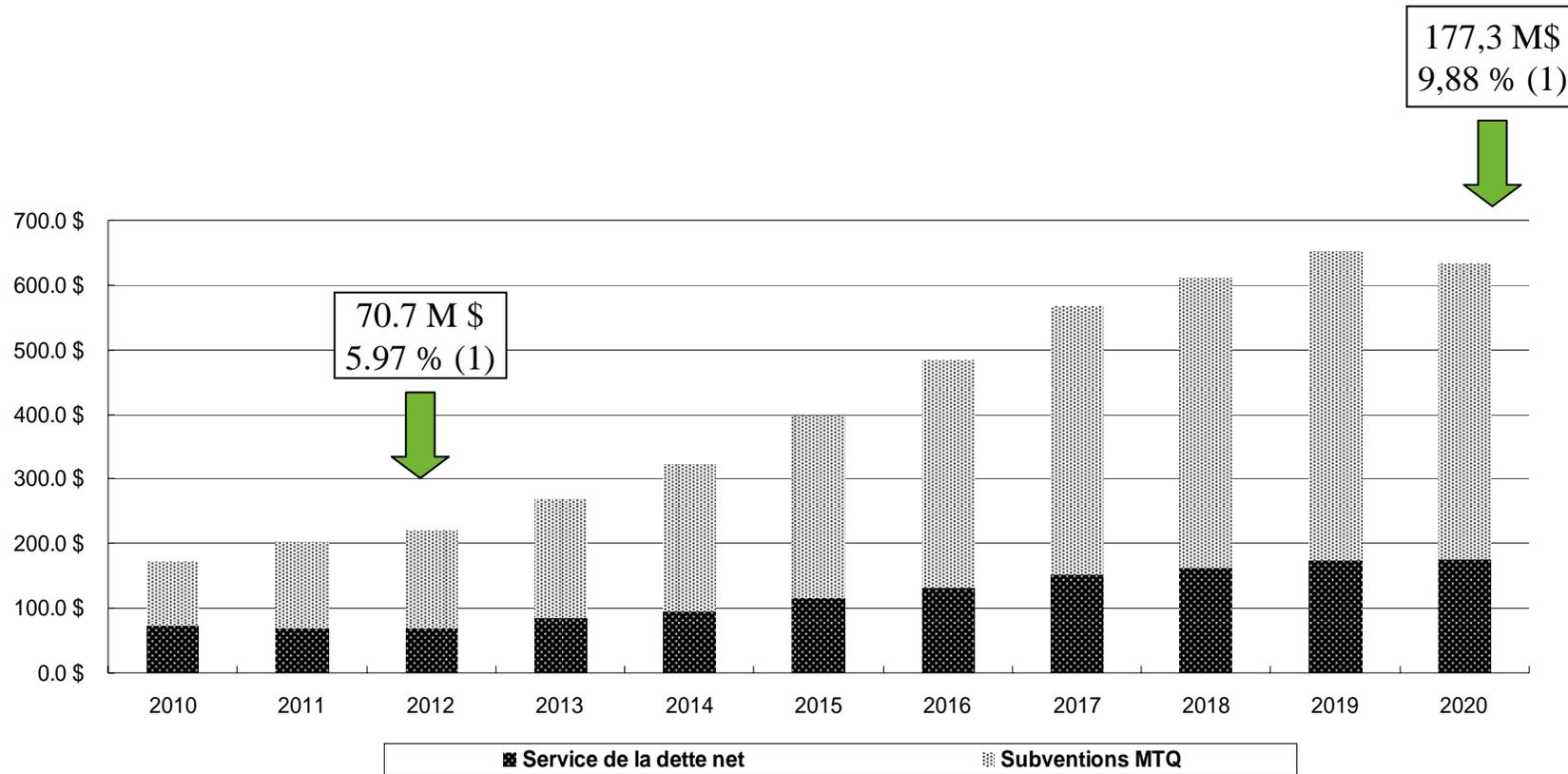


2010 et avant	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
1 347,9	396,3	647,0	742,6	950,2	1 130,8	1 042,7	871,6	581,2	147,9	136,8	7 995,0

Encours de la dette



Service de la dette



(1) Ratio : service de dette nette / dépenses d'exploitation nettes (cible visée entre 6% et 10% avec un seuil critique de 16%).

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
6.27%	5.97%	6.76%	7.31%	8.30%	9.05%	9.55%	9.88%	9.99%	9.88%	+ 58 %



MERCI
DE CHOISIR LE TRANSPORT
COLLECTIF

Budget 2012 vs Budget 2011

	(En millions \$)		
	Budget 2011	Budget 2012	Écart 2012-2011
Revenus			
➤ Revenus clients	506	565	59
➤ Autres revenus d'exploitation	39	39	0
➤ Revenus reportés	0	4	4
➤ Subvention du gouvernement du Québec TA	40	42	2
➤ Subvention du gouvernement du Québec PASTEC	52	60	8
➤ Agglomération de Montréal	388	373 (1)	(15)
➤ Contributions régionales (AMT – CMM)	90	80	(10)
➤ Nouvelle contribution régionale CMM		<u>10</u>	<u>10</u>
Total des revenus	1 115	1 173	58
Dépenses			
➤ Exploitation	(1 031)	(1 088)	(57)
➤ Investissement (net)	<u>(84)</u>	<u>(85)</u>	(1)
Total des dépenses	(1 115)	(1 173)	(58)
MANQUE À GAGNER	0	0	0

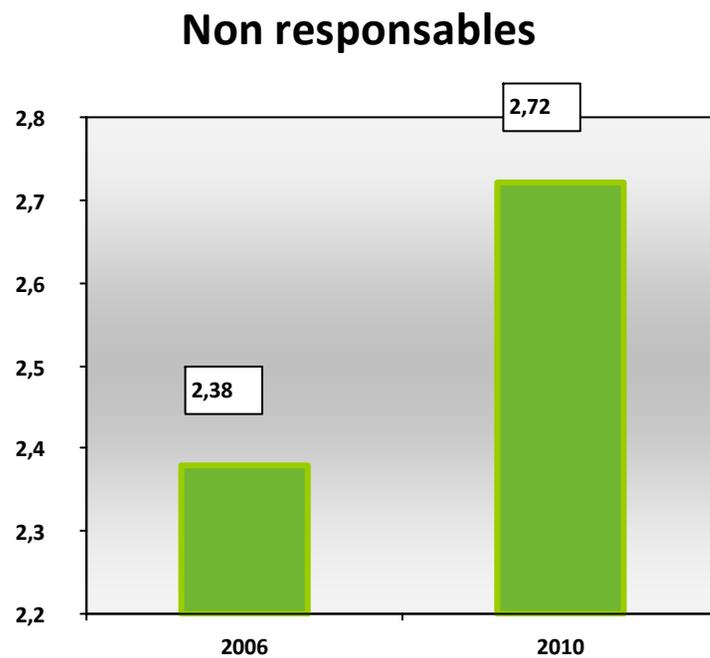
(1) La contribution SOFIL étant de 22 M\$, la contribution totale est donc de 395 M\$

Évolution du manque à gagner

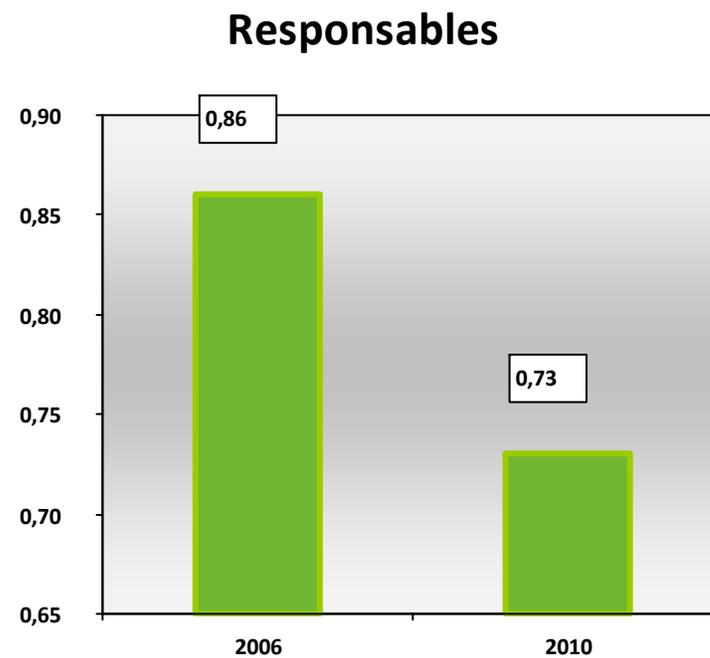
(En millions \$)

	Budget 2007	Budget 2008	Budget 2009	Budget 2010	Budget 2011	Budget 2012
Revenus						
➤ Revenus clients	416	435	464	482	506	565
➤ Autres revenus d'exploitation	21	23	27	29	39	39
➤ Subvention du gouvernement du Québec TA	32	34	37	37	40	42
➤ Subvention du gouvernement du Québec PASTEC	0	17	29	41	52	60
➤ Revenus reportés	0	0	4	0	0	4
➤ Agglomération de Montréal	278	302	332	359	388	373
➤ Contributions régionales (AMT – CMM)	58	60	62	58	90	80
➤ Nouvelle contribution régionale CMM	0	0	0	0	0	10
Total des revenus	805	871	955	1 006	1 115	1 173
Dépenses						
➤ Exploitation	(752)	(817)	(896)	(963)	(1 031)	(1 088)
➤ Investissement (net)	(75)	(88)	(97)	(83)	(84)	(85)
Total des dépenses	(827)	(905)	(993)	(1 046)	(1 115)	(1 173)
MANQUE À GAGNER PRÉVU	(22)	(34)	(38)	(40)	0	0
➤ Contribution additionnelle de l'agglomération de Montréal	29	22	19	0	(15)	0
➤ Effort STM	-5	16	19	43	15	0
SURPLUS REPORTÉ	2	4	0	3	0	0
Sommaire agglomération de Montréal (réel) :						
Contribution régulière	277	302	332	359	388	388
Contribution additionnelle	29	22	19	0	-15	-15
Contribution SOFIL	17	10	8	41	17	22
	323	334	359	400	390	395

Accidents avec blessés par million de km parcourus



+14%



-15%

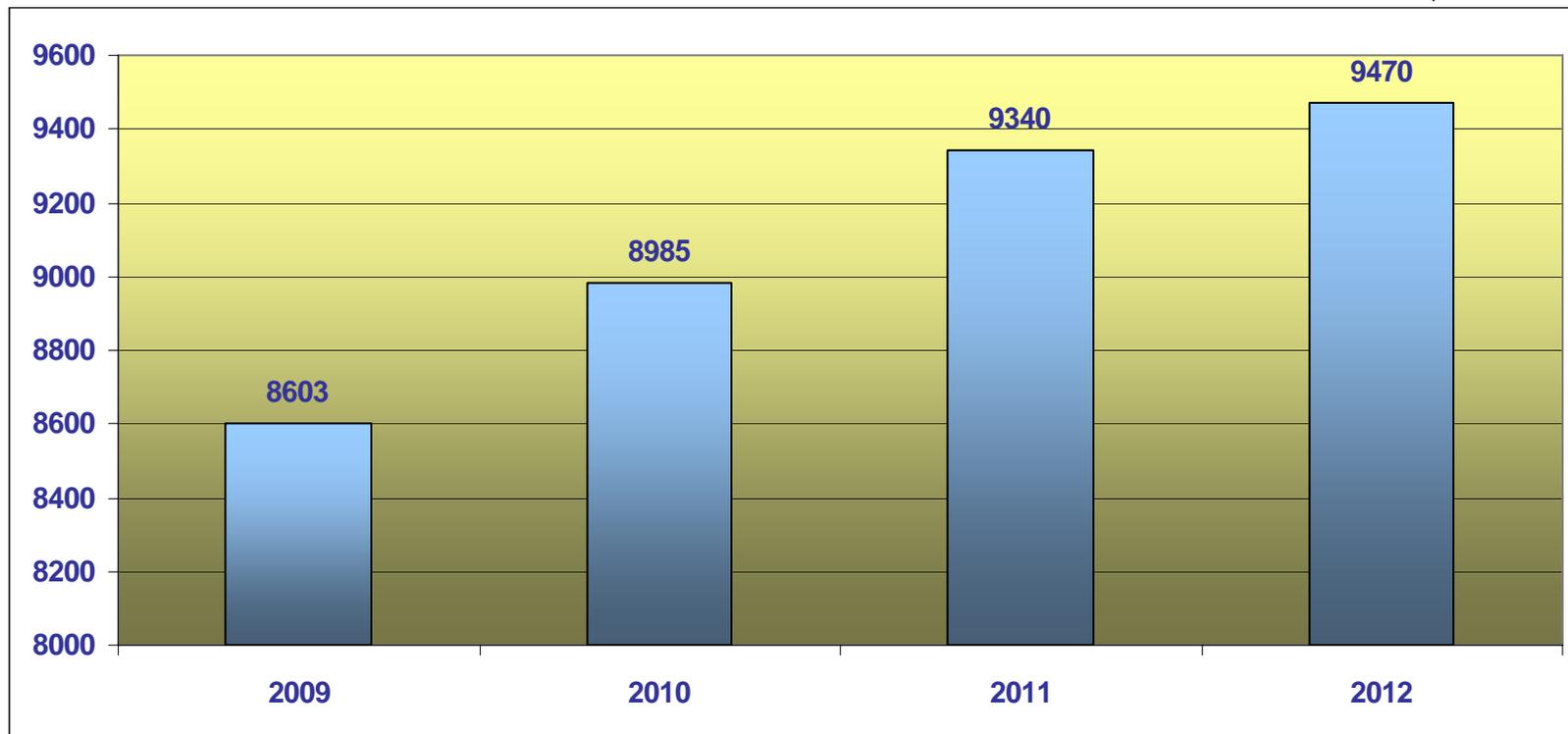
Il faut mettre en contexte

➤ En 2010

- Pour 73% des accidents avec blessés, la STM n'était pas responsable
- Nous avons 3 300 chauffeurs
- La probabilité moyenne d'avoir un accident responsable avec blessé pour un chauffeur est de 1 fois aux 55 ans

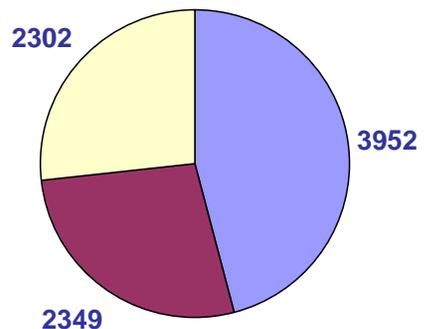
Évolution de l'effectif

Estimation



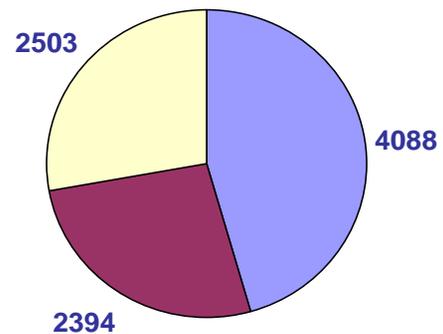
Évolution effectif par catégories d'emplois

2009



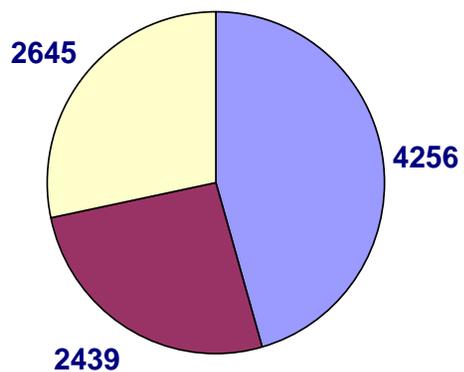
Chauffeurs Entretien Autres

2010



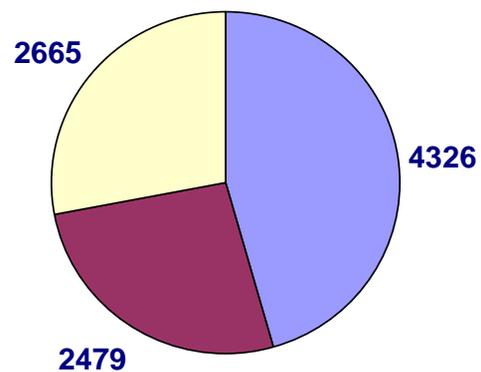
Chauffeurs Entretien Autres

2011



Chauffeurs Entretien Autres

Prévisions 2012



Chauffeurs Entretien Autres