

BUDGET 2014

LE BUDGET 2014 EN BREF

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus-clients		
Bus et métro	605 001	
Transport adapté	4 435	
Total des revenus-clients		609 436
Autres revenus d'exploitation		
Quote-part - Transgesco S.E.C.	27 900	
Autres revenus	11 336	
Total des autres revenus d'exploitation		39 236
Total des revenus d'exploitation		648 672
Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté		41 429
Subventions du gouvernement du Québec liées à l'amélioration des services et autres		63 082
Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette		64 995
Nouvelles sources de revenus		20 000
Contribution de l'agglomération de Montréal		384 100
Contributions régionales		
Aides métropolitaines et autres	48 351	
Contribution régionale CMM	33 906	
Total des contributions régionales		82 257
Total des revenus		1 304 535

DÉPENSES

(en milliers de dollars)

Bus et métro		
Dépenses liées à l'exploitation	1 084 431	
Dépenses liées aux investissements ¹	143 000	
Total bus et métro		1 227 431
Transport adapté		
Dépenses liées à l'exploitation		70 849
Dépenses imprévues		6 255
Total des dépenses		1 304 535

¹ Les dépenses liées aux investissements sont déduites de la subvention du gouvernement du Québec liée au capital du service de la dette.

GRILLE TARIFAIRE

BUS ET MÉTRO

(en dollars)

	2014	2013
Tarif ordinaire		
1 passage*	3,00	3,00
2 passages	5,50	5,50
10 passages	25,50	24,50
Soirée illimitée* (18h à 5h le lendemain)	5,00	4,00
1 jour (24h)*	10,00	9,00
Week-end illimité * (vendredi 18h au lundi 5h)	13,00	12,00
3 jours* (consécutifs)	18,00	18,00
CAM hebdo	24,50	23,75
CAM mensuelle	79,50	77,00
Aéroport P.E. Trudeau (747)*	10,00	9,00
Tarif réduit		
1 passage*	2,00	2,00
2 passages	3,50	3,50
10 passages	15,50	14,50
CAM hebdo	14,75	14,00
CAM mensuelle	47,25	45,00
CAM 4 mois (consécutifs)	180,00	175,00
Groupe* (1 passage ordinaire + 10 enfants de 6 à 13 ans)	15,50	14,50
Carte OPUS		
Prix de la carte	6,00	6,00
Carte gratuite avec abonnement		

* Seuls ces titres sont acceptés aux points d'entrée du réseau de la STM (bus ou métro) situés hors de son territoire.

TRANSPORT ADAPTÉ (MONTRÉAL SEULEMENT)

(en dollars)

	2014	2013
Tarif ordinaire		
Montant exact (escompté au prix d'un passage en lot de 10)	2,55	2,45
1 passage (carte magnétique seulement)	3,00	3,00
CAM hebdo	24,50	23,75
CAM mensuelle	79,50	77,00
Tarif réduit		
Montant exact (escompté au prix d'un passage en lot de 10)	1,55	1,45
1 passage (carte magnétique seulement)	2,00	2,00
CAM hebdo	14,75	14,00
CAM mensuelle	47,25	45,00
CAM 4 mois (consécutifs)	180,00	175,00
Carte OPUS		
Prix de la carte	6,00	6,00
Carte gratuite avec abonnement		

UNE OFFRE TARIFAIRE SUR MESURE

Les programmes d'abonnement

Ayant reconduit son appui pour une troisième année consécutive, Mobilité Montréal — avec l'appui financier de Transports Québec — offrira à nouveau en 2014 un mois gratuit aux clients s'étant récemment abonnés aux programmes OPUS à l'année et OPUS & Cie. Les clients étant déjà abonnés depuis plus d'un an et qui ont déjà obtenu leur mois gratuit ne sont toutefois pas laissés pour compte puisqu'ils bénéficieront d'un gel tarifaire pour 2014. Au total, ce sont 32 000 clients abonnés qui s'évitent de recharger leur carte Opus chaque mois et qui profitent d'offres de partenaires. Demeurer un abonné fidèle de la STM a donc plus d'avantages que jamais!

Maestro, le statut VIP

Instaurée en 2013, cette initiative permet aux clients abonnés depuis plus de douze mois d'accéder au statut Maestro. Le client Maestro peut être accompagné d'un ami qui voyage gratuitement les soirs et les week-ends lors de ses déplacements avec la STM en plus de pouvoir utiliser le réseau de transport collectif de Québec (RTC) gratuitement en tout temps. Ces avantages s'ajoutent à ceux des abonnés à l'année, contribuant à récompenser concrètement les clients les plus fidèles. En 2013, plus de 3 700 clients se sont prévalus de ce statut et pour 2014, quelque 10 000 nouveaux clients deviendront admissibles à leur tour.

De nouvelles alternatives pour les clients occasionnels

Soucieuse de proposer une plus grande flexibilité à sa clientèle occasionnelle, la STM rendra le titre 1 passage ordinaire disponible sur la carte L'Occasionnelle dans ses quelque 400 points de vente situés à l'extérieur du réseau du métro. Ainsi, les clients n'ayant pas la monnaie exacte pour monter à bord du bus auront une nouvelle alternative leur permettant d'acquitter leur passage. Dans cette même lignée, la clientèle se dirigeant vers l'aéroport a maintenant la possibilité de se procurer un ticket pour la ligne 747, en direction de l'aéroport, en payant avec une carte de crédit à des bornes de paiement de notre collaborateur Stationnement de Montréal. Enfin, il sera bientôt possible pour des partenaires de l'industrie touristique d'émettre des bons d'échange électroniques prépayés dans le cadre d'un projet pilote. Leurs clients, en visite à Montréal, devront simplement les présenter à des bornes en libre-service à leur arrivée à l'aéroport afin d'obtenir un titre valide pour la 747.

Et ça continue : le programme Sorties en famille!

En reconduisant le programme *Sorties en famille* aux mêmes périodes qu'en 2013, ce sont plus de 1,5 million d'enfants qui pourront voyager gratuitement sur le réseau de la STM en 2014. Avec les rabais avantageux offerts par des partenaires et la gratuité de transport offerte lors de la plupart des congés scolaires, le transport collectif s'affiche dorénavant comme incontournable lors d'activités avec de jeunes enfants.

Des week-ends en transport collectif

Pour son année de lancement, le titre *Week-end illimité* a connu un succès marqué. Il est indéniable que ce titre est un incontournable pour plusieurs grands événements auxquels la STM s'associe et il poursuivra son ascension en 2014. Dans la même foulée, la création du titre *Week-end Édition spéciale* pour les événements débutant en milieu de journée le vendredi a été des plus appréciée lors du festival Oshéaga alors que les 50 000 titres produits ont tous été écoulés. Forte de ce succès et de plusieurs autres initiatives tarifaires événementielles, la STM entend poursuivre les efforts nécessaires pour rendre les déplacements de milliers de clients participants aux grands événements montréalais plus fluides et agréables.

FAITS SAILLANTS

En attente d'une solution de financement durable

Au cours des 10 dernières années, la STM a terminé son exercice financier avec un déficit à 7 reprises. Cette situation témoigne du sous-financement du transport collectif. Elle s'explique notamment par les coûts croissants liés au remplacement des actifs et son impact sur le service de dette net de la STM, ainsi que par la progression plus faible que prévu des revenus autonomes et des revenus provenant de nos partenaires, soit le MTQ, l'agglomération de Montréal et la CMM.

Au cours des ans, la STM est parvenue à minimiser momentanément le déficit structurel grâce à une gestion serrée de ses dépenses d'exploitation courantes, une croissance exceptionnelle de son achalandage (12 % en 5 ans) et à l'apport de revenus ponctuels certaines années. Malgré cela, l'agglomération de Montréal a dû combler à quatre reprises, conformément à la loi, le déficit par le versement d'une contribution spéciale non récurrente.

En 2011, la STM a enfin atteint l'équilibre budgétaire grâce à l'entente avec la CMM visant la majoration de 1 ½ ¢ de la taxe sur l'essence. Depuis ce temps, plusieurs facteurs défavorables ont eu pour effet de faire ressurgir le déficit structurel de la STM. Parmi ceux-ci, notons que les revenus de la taxe sur l'essence et la portion attribuable au déficit du métro ont été moins élevés. De plus, l'agglomération de Montréal a diminué sa contribution de base de 15 millions de dollars à partir de 2011 et le MTQ a plafonné son financement au transport adapté. Par ailleurs, la croissance des revenus clients a été atténuée par la migration entre certains titres de transport moins profitables. Pour 2013, la STM prévoit d'ailleurs un déficit de 16 millions de dollars que l'agglomération de Montréal devra de nouveau absorber par une contribution spéciale.

C'est dans ce contexte financier difficile que la STM présente son budget 2014. Ce dernier prévoit des dépenses de 1,3 milliard de dollars, en hausse de seulement 0,6 % par rapport au budget 2013. Afin de présenter un budget équilibré, la direction a révisé une fois de plus l'ensemble de ses activités et a réalisé des coupures de l'ordre de 65 millions de dollars tout en maintenant, sous la rubrique « nouvelles sources de revenus », un manque à gagner de 20 millions de dollars.

La contribution de l'agglomération de Montréal augmente de 12,5 millions de dollars en 2014, soit une hausse de 3,2 % par rapport au budget 2013. De plus, à compter du 1er janvier 2014, la STM bénéficiera d'une ristourne de la TVQ du gouvernement du Québec de 62,8 % sur ses achats de biens et services. Selon la ville de Montréal, cette ristourne s'élèverait à 16,3 millions de dollars. Elle a donc révisé sa contribution de base en tenant compte de ce montant. L'effet de ces deux mesures porte donc la contribution de l'agglomération de Montréal à 384,1 millions de dollars pour 2014.

Au plan des dépenses d'investissement, l'agglomération de Montréal prévoit investir 16,7 millions de dollars additionnels en 2014 pour un total de 121,1 millions de dollars depuis le début du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) en 2007.

Malgré ses efforts, la contribution de base de l'agglomération n'a augmenté que de 22,5 millions de dollars depuis 2011, soit une hausse moyenne de 2 % par année. Ceci rappelle l'urgence de trouver une nouvelle source de financement pour le transport collectif et que celle-ci soit dédiée, indexée et récurrente. En ce sens, l'adoption prochaine par le gouvernement du Québec de la *Politique québécoise de mobilité durable* serait un pas dans la bonne direction dans la mesure où elle confirme le financement des dépenses d'exploitation pour l'amélioration des services du réseau régulier et du transport adapté tout en amenant une solution récurrente au déficit structurel de la Société.

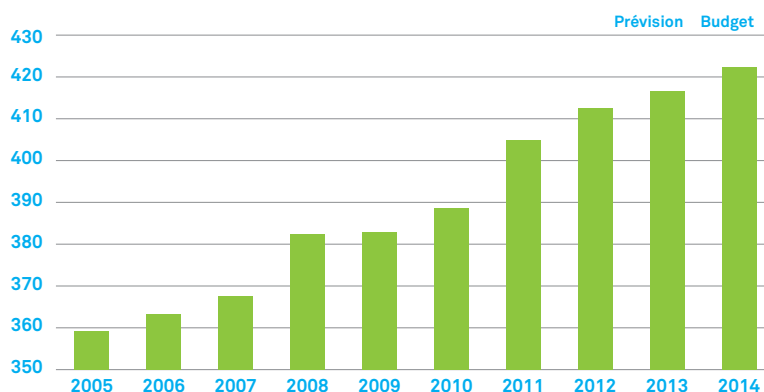
FAITS SAILLANTS

Préserver le service au client

En 2013, la STM prévoit atteindre un nouveau record historique de 416,7 millions de déplacements et poursuivre en 2014 avec un objectif de 422,4 millions de déplacements, soit une croissance de 1,4 %.

ACHALANDAGE

(en millions de déplacements)



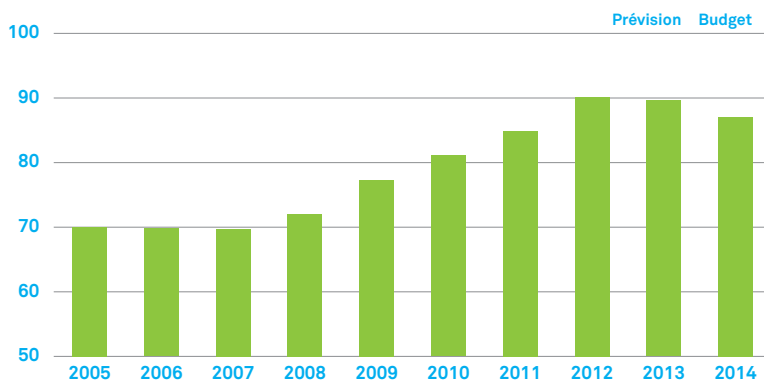
Le client demeure la raison d'être de la STM. L'exercice de rationalisation des dépenses pour l'année 2014 s'est donc fait en ciblant davantage les activités de nature administrative tout en tentant de minimiser les impacts pour la clientèle. Néanmoins, après des années de gestion rigoureuse des dépenses et devant l'ampleur du défi, cet objectif est de plus en plus difficile à atteindre.

Plusieurs efforts seront consentis afin d'améliorer l'expérience client. Par l'entremise de sa filiale commerciale, Trangesco S.E.C. et de son partenaire Québecor Média, la STM prévoit remplacer, d'ici la fin de l'année 2014, près de 300 abribus plus attrayants pour sa clientèle. Le réseau de téléphonie cellulaire sera progressivement déployé, en collaboration avec Bell, Rogers, Telus et Vidéotron, dans les tronçons entre Atwater et Beaudry (ligne verte) et Mont-Royal et Bonaventure (ligne orange). De plus, l'installation des écrans d'information en temps réel sera complétée dans l'ensemble du réseau du métro, la STM poursuivra la mise en service de voies réservées et implantera vers la fin de l'année le nouveau système d'information en temps réel dans certains bus (iBUS).

Au plan de l'offre de service, c'est le réseau de bus qui est le plus affecté puisque l'optimisation de la livraison et la révision des normes de charge en périodes creuses amèneront une diminution de 165 500 heures de service, soit une baisse de 3,1 % par rapport au budget 2013. Ces mesures furent toutefois ciblées afin de minimiser l'impact sur la clientèle.

OFFRE DE SERVICE BUS

(en millions de kilomètres parcourus)



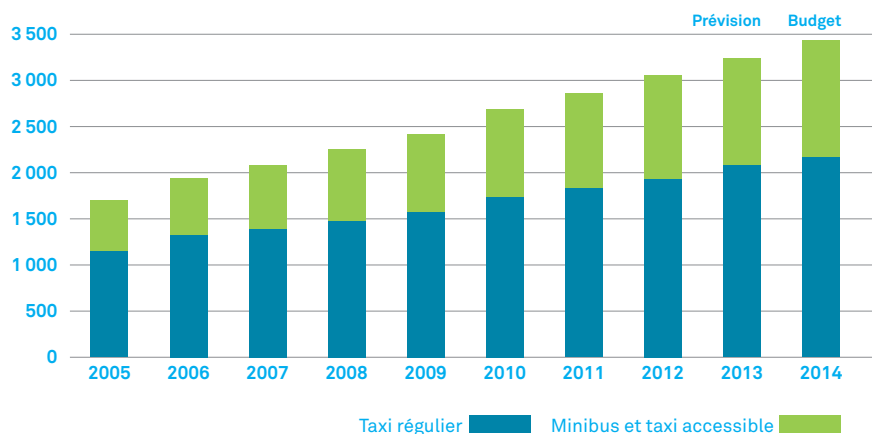
FAITS SAILLANTS

Le réseau du métro, qui a atteint son offre de service maximale avec 78,1 millions de kilomètres prévus, accueillera les nouvelles voitures AZUR en 2014, dont les tests en service clientèle devraient être complétés en 2014. Pour une cinquième année consécutive, le dernier balisage international réalisé par le Collège impérial de Londres pour l'année 2012 a reconfirmé que le métro de Montréal figurait parmi les plus productifs au monde en fonction des heures travaillées par kilomètre-voiture même s'il doit toujours composer avec des voitures de métro parmi les plus vieilles au monde.

En ce qui a trait au transport adapté, l'offre de service sera bonifiée de 4,2 % par rapport au budget 2013 pour atteindre 3,4 millions de déplacements. Ce niveau de service représente plus que le double des déplacements réalisés en 2005. Lors de l'exercice de rationalisation pour atteindre l'équilibre budgétaire 2014, la direction de la STM a décidé de répondre à la demande de cette clientèle, et ce, malgré le plafonnement de l'aide du gouvernement du Québec.

CROISSANCE DU TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers de déplacements)



Consolider la grille tarifaire afin d'atteindre les objectifs de revenus et d'achalandage

Pour la troisième année consécutive, la STM n'indexe pas les tarifs des titres 1 passage (ordinaire : 3 \$ / réduit : 2 \$) tandis que le tarif du titre 2 passages, lancé en 2011, est une fois de plus maintenu à son prix de lancement (ordinaire : 5,50 \$ / réduit : 3,50 \$). Notons également qu'aucune hausse n'est appliquée au titre 3 jours, qui est toujours offert à 18 \$.

Maintenu au tarif de 4 \$ depuis son introduction en 2011, le titre *Soirée illimitée* est majoré à 5 \$. Du côté des titres mensuels : le titre à tarif ordinaire est offert à 79,50 \$, soit une hausse de 2,50 \$ (3,2 %) comparativement à 2013. Le titre mensuel à tarif réduit est porté à 47,25 \$, une augmentation de 2,25 \$ (5,0 %). Cette hausse plus marquée du côté du titre réduit permettra de respecter l'objectif fixé par le Conseil d'administration de ramener à 40 %, d'ici 2015, le rabais offert à la clientèle du tarif réduit. Par ailleurs, les clients bénéficiant du tarif réduit peuvent également se procurer le titre CAM 4 mois au coût avantageux de 180 \$, soit l'équivalent de quatre titres CAM au tarif réduit de 2013.

FAITS SAILLANTS

En 2014, la Société concentrera ses efforts à la consolidation et la promotion de son offre tarifaire, notamment les titres destinés à la clientèle occasionnelle. Suite aux initiatives visant à mieux faire connaître le titre *Soirée illimitée* ainsi que le titre *Week-end illimité* lancé l'an dernier, ceux-ci ont connu une forte popularité avec des ventes de près de 1 200 000 titres. Ces titres sont tout indiqués lors d'événements majeurs dans la grande métropole.

La STM continuera également de mieux faire connaître les programmes d'abonnement et le statut Maestro. L'abonné qui détient ce statut obtient le privilège de pouvoir amener un ami gratuitement les soirs et week-ends lors de ses déplacements sur le réseau en plus d'avoir accès illimité au réseau de transport collectif de Québec (RTC). En 2014, ce sont 10 000 abonnés qui deviendront admissibles et qui pourront profiter des avantages du statut Maestro au même titre que les 3 700 abonnés qui ont obtenu ce statut en 2013.

Des investissements pour assurer la pérennité du transport collectif à Montréal

Conformément à son *Programme triennal d'immobilisations 2014-2016*, la STM prévoit investir près de 2,2 milliards de dollars au cours des trois prochaines années. Une part importante de ces investissements, soit 77 %, sera consacrée au maintien des actifs. Malgré ces efforts, le retard qu'elle a pris au cours des dernières années en matière de remplacement de ses actifs qui ont atteint leur durée de vie utile, ne permettra pas de réduire son déficit d'investissement qui est évalué à 3 milliards de dollars au 31 décembre 2013.

La STM poursuivra donc ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui permettront de rénover et de mettre à niveau les stations, les tunnels et les centres d'entretien du métro. Ces deux programmes représentent des investissements de 508,5 millions de dollars pour la période 2014 à 2016. La phase 1 de la réfection majeure de la station Berri-UQAM nécessitera quant à elle des investissements de 56 millions de dollars pour les trois prochaines années. Pour ce qui est du projet d'acquisition des nouvelles voitures AZUR, rappelons que l'objectif est de remplacer les 336 anciennes voitures qui datent de l'ouverture du métro en 1966 et que les tests en service clientèle devraient être complétés en 2014. De plus, la Société investira 89,2 millions de dollars au cours des trois prochaines années pour la reconstruction du Complexe Crémazie, érigé en 1948. À terme, ce sont 192,8 millions de dollars qui seront investis pour cet important atelier dédié principalement à l'entretien des bus.

Afin d'attirer davantage les clients, la STM doit également augmenter la qualité et la quantité de ses services. Le réseau des bus a ouvert tel que prévu le nouveau centre de transport Stinson le 6 janvier dernier. Ce centre permettra éventuellement d'accueillir 300 bus supplémentaires. De plus, la Société compte implanter un nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information en temps réel aux voyageurs, dénommé iBUS. Ce système permettra également à la STM d'améliorer la ponctualité des bus, d'augmenter la vitesse commerciale sur les voies express et réservées, d'assurer une meilleure coordination du service, et d'améliorer la sécurité des chauffeurs et de la clientèle. Ce projet majeur sera implanté sur le réseau à compter de la fin de 2014, au coût de 200 millions de dollars. Par ailleurs, la STM poursuivra la mise en service de MPB (mesures prioritaires pour bus) afin d'atteindre son objectif de 370 km en 2020.

Bien que ces investissements soient en partie financés par divers programmes gouvernementaux, l'impact sera majeur sur le service de dette de la STM au cours des prochaines années. En effet, pour la période 2014-2016, celle-ci devra financer un montant de 471 millions de dollars. Cela se traduira par une hausse du service de la dette net qui passera de 77,5 millions en 2014 à 109,3 millions de dollars en 2016. Rappelons que cet accroissement crée une pression supplémentaire sur l'équilibre budgétaire de la STM et explique en grande partie son déficit structurel.

FAITS SAILLANTS

Une autre année de rationalisation

Les dépenses prévues pour l'année 2014 sont en hausse de 7,1 millions de dollars, soit une augmentation de 0,6 % par rapport au budget 2013. Ce résultat exceptionnel s'explique par la rationalisation de l'ensemble des dépenses dans le cadre de l'exercice budgétaire, alors que plus d'une centaine de mesures furent appliquées dans tous les secteurs de l'entreprise pour des économies de l'ordre de 65 millions de dollars. Ces économies nous permettent notamment de réduire la hausse des dépenses courantes à seulement 1,7 % par rapport à 2013. Par ailleurs, les économies affectant la clientèle représentent une diminution de 0,4 % alors que la réduction du service de la dette amène une économie de 0,2 %, toujours par rapport au budget 2013.

Deux éléments méritent d'être présentés distinctement, soit l'économie de 16,3 millions de dollars résultant de l'application, à partir de 2014, d'une ristourne de 62,8 % sur la TVQ et d'une hausse de 9,6 millions de dollars reliée au traitement comptable des avantages sociaux futurs. Ensemble, ces deux éléments amènent une réduction de 0,5 % par rapport au budget 2013.

ÉVOLUTION DU BUDGET PAR CATÉGORIE

	2014		2013		2012	
	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %
Service à la clientèle	(5,8)	-0,4 %	18,3	1,5 %	18,4	1,6 %
Dépenses liées aux investissements	(2,9)	-0,2 %	18,5	1,5 %	6,6	0,5 %
Entretien des infrastructures	–	–	2,1	0,2 %	4,5	0,4 %
Éléments exceptionnels	(6,7)	-0,5 %	–	–	–	–
Dépenses d'exploitation courante	22,5	1,7 %	30,9	2,5 %	34,6	3,0 %
Total des dépenses	7,1	0,6 %	69,8	5,7 %	64,1	5,5 %

De plus, la STM maintient ses excellentes cotes de crédit, soit A+ de la firme de notation Standard & Poor's et Aa2 de la firme Moody's. Ces firmes soulignent ainsi la saine gestion des dépenses de la Société et le contrôle rigoureux de ses coûts.

Malgré les rationalisations des dépenses des dernières années, la STM prévoit, tout comme pour l'année 2013, un manque à gagner de 20 millions de dollars dans son budget 2014.

La Société prévoyait régler en partie ce manque à gagner en révisant certains paramètres de l'entente actuelle de la Communauté métropolitaine de Montréal sur le partage de la taxe additionnelle de 1,5 ¢ sur le litre d'essence. À défaut de consensus, l'application de cette entente se retrouve présentement devant une impasse. C'est donc tout le débat sur le financement du transport collectif qui doit être relancé.

De plus, rappelons que la Commission du transport de la CMM publiait, le 16 août 2012, un rapport de consultation publique qui proposait, par voie de consensus, des pistes de solution pour financer de façon dédiée, indexée et récurrente le transport collectif. Ce rapport proposait, entre autres, une augmentation graduelle de la taxe sur l'essence pour atteindre un total de cinq cents sur le litre d'essence. Cette recommandation est toutefois demeurée sans suite.

Une autre grande inconnue, est la nouvelle *Politique québécoise de mobilité durable* (PQMD). La STM espère que le gouvernement du Québec l'annonce très prochainement, mais surtout, qu'il confirme son financement des dépenses d'exploitation pour l'amélioration des services du réseau régulier et du transport adapté tout en amenant une solution récurrente au déficit structurel de la Société.

ANALYSE DES REVENUS ET DÉPENSES

REVENUS 2012-2013-2014

(en milliers de dollars)

	Budget 2014	Budget 2013	Prévision 2013	Réel 2012	Budget 2014 vs 2013 Écart	Écart %
Revenus-clients						
Bus et métro						
Titres STM	538 064	521 000	515 722	499 068	17 064	3,3
Recettes métropolitaines	66 937	65 881	64 236	61 025	1 056	1,6
	605 001	586 881	579 958	560 093	18 120	3,1
Transport adapté	4 435	4 107	4 042	3 509	329	8,0
	609 436	590 988	584 000	563 602	18 448	3,1
Autres revenus d'exploitation						
Quote-part - Transgesco S.E.C.	27 900	25 515	26 553	22 769	2 385	9,3
Autres revenus	11 336	10 842	11 414	17 777	494	4,6
	39 236	36 357	37 967	40 546	2 879	7,9
Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté						
	41 429	43 663	42 629	41 085	(2 234)	(5,1)
Subventions du gouvernement du Québec liées à l'amélioration des services et autres						
	63 082	66 155	67 109	68 220	(3 073)	(4,6)
Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette						
	64 995	66 545	55 138	51 261	(1 550)	(2,3)
Nouvelles sources de revenus						
	20 000	20 000				
Surplus reporté						
		5 000	4 062	5 721	(5 000)	(100,0)
Contribution de l'agglomération de Montréal¹						
	384 100	387 900	387 900	372 900	(3 800)	(1,0)
Contribution spéciale de l'agglomération de Montréal						
			16 000			
Contributions régionales						
Aide métropolitaine - métro	38 733	39 250	39 083	39 625	(517)	(1,3)
Aide métropolitaine - bus	4 757	4 736	5 181	4 834	21	0,4
Aide métropolitaine - intégration tarifaire	3 156	3 331	3 002	3 317	(175)	(5,2)
Équipements métropolitains	1 332	1 391	1 190	1 267	(59)	(4,2)
Transport adapté	373	160	371	217	213	133,1
Contribution régionale CMM	33 906	31 923	34 300	32 774	1 983	6,2
	82 257	80 791	83 127	82 034	1 466	1,8
Total	1 304 535	1 297 398	1 277 930	1 225 370	7 137	0,6

¹ Exclut la contribution au programme SOFIL

ANALYSE DES REVENUS 2013-2014

En 2014, les revenus sont en hausse de 7,1 millions de dollars, soit 0,6% par rapport au budget 2013. Voici les principales variations par catégorie de revenus.

Revenus-clients

La prévision pour 2013 anticipe un achalandage en hausse de 1,0% par rapport à 2012. Ce résultat est en deçà de l'accroissement de 2,1% qui était prévu au budget 2013. Malgré la hausse de l'achalandage liée aux titres mensuels, les ventes de titres illimités de courte durée demeurent sous le niveau anticipé au budget tout comme les ventes de passages. Notons toutefois que la fidélisation grandissante de notre clientèle s'exprime par l'augmentation de la popularité des programmes Opus à l'année et Opus & Cie, qui comptent maintenant plus de 32 000 abonnés.

L'offre tarifaire étant déjà bien diversifiée, 2014 s'annonce plutôt comme une année de consolidation. Ainsi, une augmentation de 1,4% de l'achalandage est prévue au budget 2014 par rapport à la prévision officielle de 2013 établie au 31 août. Ayant toujours pour objectif de gagner la clientèle plus occasionnelle, la STM misera sur la popularité grandissante de ses titres *Soirée illimitée* et *Week-end illimité*, en plus de son programme *Sorties en famille* de concert avec ses partenaires, pour faire du transport collectif le choix optimal comme moyen de transport lors des sorties dans le grand Montréal. Voici, par rapport au budget 2013, les principales variations prévues en 2014 au chapitre des revenus-clients :

(en millions de dollars)

Révision à la baisse des prévisions de croissance des revenus en 2013	(5,3)
Hausse de l'achalandage pour les titres STM	9,9
Effet net de la stratégie tarifaire pour les titres STM	12,4
Hausse des recettes métropolitaines et revenus du transport adapté	1,4
	18,4

Autres revenus d'exploitation

La quote-part de Transgesco S.E.C., filiale à part entière de la STM, est en hausse de 2,4 millions de dollars pour atteindre 27,9 millions de dollars au budget 2014. Cette hausse des revenus s'explique par une augmentation des revenus publicitaires provenant des ententes actuelles.

Subvention du gouvernement du Québec liée au transport adapté

Pour l'année 2014, la subvention atteindra un montant de 41,4 millions de dollars. Ce montant a été établi en fonction des modalités du programme d'aide du gouvernement du Québec pour la période de 2009 à 2012 et prolongé à 2013 tout en considérant le gel de l'aide octroyée. Concrètement, aucune indexation de l'aide n'est prévue pour l'année 2013 et celle reliée à la croissance des déplacements est plafonnée en fonction de la disponibilité des crédits budgétaires du MTQ.

En l'absence d'orientation du gouvernement du Québec concernant sa nouvelle politique de mobilité durable à être annoncée en début 2014, nous posons l'hypothèse que le programme est à nouveau prolongé pour 2014 et que le gel est maintenu.

ANALYSE DES REVENUS 2013-2014

Rappelons que le transport adapté est appelé à connaître une hausse d'achalandage de 4,2 % en 2014 par rapport au budget 2013, ce qui porte à 102 % la hausse depuis 2005. Pendant cette même période, le taux de subvention des dépenses du transport adapté s'est graduellement effrité, passant de 69,4% en 2005 à un taux prévu de 58,5 % en 2014.

Subventions du gouvernement du Québec liées à l'amélioration des services et autres

La subvention du gouvernement du Québec liée à l'amélioration des services et autres représente 63,1 millions de dollars en 2014, soit 56,4 millions concernant le PAGASTC et 6,7 millions de dollars à titre de remboursement à 100% des coûts d'exploitation additionnels encourus dans le cadre de l'offre de service reliée aux diverses mesures de mitigation annoncées par Mobilité Montréal.

Le PAGASTC, créé en 2007, qui permettait aux organismes de transport de recouvrer 50 % des coûts affectés à l'instauration d'initiatives visant à accroître l'offre de service et qui fixait des objectifs à atteindre en 2011 par rapport à 2006, a été reconduit et bonifié en 2012 pour ensuite être reconduit à nouveau en 2013. En l'absence d'orientation du gouvernement du Québec concernant sa nouvelle politique de mobilité durable à être annoncée en début 2014, nous posons l'hypothèse que la subvention est reconduite pour 2014. La subvention PAGASTC prévue pour 2014 est en baisse de 3,1 millions de dollars par rapport au budget de 2013 suite à l'optimisation et la révision des normes de charge au réseau des bus. De plus, la non-indexation de cette aide nous occasionne également un manque à gagner.

Subvention du gouvernement du Québec liée aux intérêts du service de la dette

En lien avec la diminution de la dépense du service de la dette bus-métro, la subvention liée aux intérêts du service de la dette est en baisse de 1,6 million de dollars pour un budget de 65,0 millions de dollars en 2014.

Il est à noter que les subventions au comptant provenant de la SOFIL ne figurent pas à titre de subventions du gouvernement liées aux intérêts du service de la dette.

Nouvelles sources de revenus

Malgré les efforts de la direction pour contenir la hausse des dépenses courantes, le déficit structurel de la STM nécessite toujours une nouvelle source de revenus dédiée, indexée et récurrente. Tout comme pour le budget 2013, la société a dû prévoir un manque à gagner de 20 millions de dollars pour équilibrer son budget 2014. À court et moyen terme, la STM entend combler ce manque à gagner en maximisant sa part des revenus de la taxe additionnelle sur l'essence, en appuyant les propositions de la CMM quant au financement du transport collectif et en escomptant une participation accrue du gouvernement du Québec par l'entremise de la nouvelle politique québécoise de mobilité durable (PQMD).

ANALYSE DES REVENUS 2013-2014

Contribution de l'agglomération de Montréal

À compter du 1^{er} janvier 2014, la STM bénéficiera d'une ristourne de TVQ du gouvernement du Québec de 62,8 % sur les achats de biens et services. L'agglomération de Montréal a estimé l'économie de cette ristourne pour la STM à 16,3 millions de dollars et a décidé de réduire d'autant sa contribution. En contrepartie, l'agglomération de Montréal augmente de 12,5 millions de dollars sa contribution. L'effet net de ces deux décisions est une baisse de 3,8 millions de dollars en 2014 pour une contribution totale de 384,1 millions de dollars.

Concernant sa contribution au programme SOFIL, elle est de 16,7 millions de dollars au budget 2014, pour un grand total de 121,1 millions de dollars depuis le début du programme en 2006. Rappelons que ce programme permet de réduire les emprunts de la STM nécessaire au financement de ses investissements en immobilisations.

Contributions régionales

Les contributions régionales sont en hausse de 1,5 million dollars en 2014 par rapport au budget 2013 s'expliquant principalement par une hausse escomptée de la contribution régionale CMM. Cette hausse représente une augmentation de la part STM des revenus provenant de la taxe additionnelle de 1½ ¢ du litre d'essence suite à l'augmentation de la portion attribuable au déficit du métro. Rappelons toutefois que les revenus de cette taxe sont moindres que prévu et que la STM souhaite en revoir certains paramètres. De plus, la STM est encore une fois pénalisée par la décision de l'AMT de plafonner les aides métropolitaines, en particulier pour celle dédiée au réseau du métro.

DÉPENSES PAR TYPE 2012-2013-2014

(en milliers de dollars)

	Budget 2014	Budget 2013	Prévision 2013	Réel 2012	Budget 2014 vs 2013 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	548 027	536 410	530 808	512 667	11 617	2,2
Heures supplémentaires	37 139	39 881	48 442	55 689	(2 742)	(6,9)
Primes diverses et autres paiements	56 043	53 010	51 689	52 841	3 033	5,7
Avantages sociaux	126 924	113 863	119 922	108 598	13 061	11,5
	768 133	743 163	750 860	729 795	24 970	3,4
Cotisations aux régimes publics	67 296	65 696	63 971	62 981	1 601	2,4
Coût de la CSST	10 318	9 190	10 085	8 207	1 128	12,3
	77 614	74 886	74 056	71 188	2 728	3,6
	845 747	818 049	824 915	800 983	27 698	3,4
Biens et services						
Dépenses majeures	21 714	24 627	22 073	25 690	(2 913)	(11,8)
Énergie, taxes et permis	93 820	96 555	97 095	92 978	(2 735)	(2,8)
Services professionnels	20 032	25 077	21 587	27 261	(5 045)	(20,1)
Services techniques et autres services	76 158	77 244	76 887	74 788	(1 086)	(1,4)
Matériel et fournitures	55 871	61 032	60 194	56 297	(5 161)	(8,5)
Location	11 370	11 883	11 864	12 168	(513)	(4,3)
Financement des opérations	3 682	4 182	4 182	3 004	(500)	(12,0)
Dépenses diverses	26 888	26 749	28 350	21 205	139	0,5
	309 534	327 349	322 232	313 392	(17 815)	(5,4)
	1 155 280	1 145 397	1 147 147	1 114 376	9 883	0,9
Dépenses liées aux investissements						
Service de la dette - bus et métro	142 524	145 423	130 308	105 947	(2 899)	(2,0)
Virement au fonds de roulement	476	476	476	984		
	143 000	145 899	130 783	106 931	(2 899)	(2,0)
Dépenses imprévues	6 255	6 102			153	2,5
Total	1 304 535	1 297 398	1 277 930	1 221 307	7 137	0,6

ANALYSE DES DÉPENSES 2013-2014

Le budget 2014 présente une augmentation des dépenses de 7,1 millions de dollars, soit une hausse de seulement 0,6 % par rapport au budget 2013. Cette augmentation se répartit et s'explique selon diverses catégories. Le tableau suivant en présente l'évolution sur trois années.

ÉVOLUTION DU BUDGET PAR CATÉGORIE

	2014		2013		2012	
	M\$	en %	M\$	en %	M\$	en %
Service à la clientèle	(5,8)	-0,4 %	18,3	1,5 %	18,4	1,6 %
Dépenses liées aux investissements	(2,9)	-0,2 %	18,5	1,5 %	6,6	0,5 %
Entretien des infrastructures	–	–	2,1	0,2 %	4,5	0,4 %
Éléments exceptionnels	(6,7)	-0,5 %	–	–	–	–
Dépenses d'exploitation courante	22,5	1,7 %	30,9	2,5 %	34,6	3,0 %
Total des dépenses	7,1	0,6 %	69,8	5,7 %	64,1	5,5 %

ANALYSE DES DÉPENSES 2013-2014

Service à la clientèle : diminution de 5,8 millions de dollars, soit -0,4 %

L'ouverture du nouveau centre de transport Stinson permettra de consolider la croissance des dernières années tout en s'assurant d'une capacité de développement pour l'avenir. De plus, la STM prévoit une croissance de 4,2 % des déplacements en transport adapté et l'expérience client sera bonifiée par le remplacement de 300 abribus, le déploiement progressif du réseau de téléphonie cellulaire dans le métro et l'ajout d'écrans d'information aux clients.

Bien que l'exercice de rationalisation pour équilibrer le budget 2014 ciblait d'abord les dépenses de natures administratives, l'ampleur du défi financier auquel la STM devait faire face en 2014 nous a obligés à rationaliser les dépenses du côté de l'exploitation. Notons, entre autres, que l'optimisation et la révision des normes de charges au réseau des bus furent ciblées afin de minimiser l'impact sur la clientèle tout en permettant des économies significatives.

(en millions de dollars)

Ouverture du nouveau centre de transport Stinson	6,7
Croissance de 4,2 % du service au transport adapté	4,2
Dépenses liées aux contrats de Transgesco et aux ententes de partenariats	4,2
Total des hausses reliées au service à la clientèle	15,1
Optimisation de la livraison du service bus	-10,0
Révision des normes de charge au réseau des bus (heures creuses, samedi et dimanche)	-2,8
Diminution de la couverture aux loges des changeurs	-3,6
Retrait de la visibilité sur les quais des stations	-1,2
Rationalisation des ressources affectées à l'activité d'entretien en stations	-1,0
Report du déploiement additionnel des supports à vélo prévu en 2014	-0,5
Arrêt du programme Embelli-stations	-1,8
Total des mesures de rationalisation	-20,9
	-5,8

Dépenses liées aux investissements : baisse de 2,9 millions de dollars, soit -0,2 %

Cette baisse s'explique essentiellement par la diminution de service de la dette par rapport au budget 2013. Afin de minimiser une partie du manque à gagner 2013, la STM a reporté les financements prévus en 2013 avec la ville de Montréal et privilégié le financement à court terme. Ces reports ont un impact encore plus favorable en 2014 puisque les remboursements en capital, prévus cette année, sont également reportés d'un an. Cette mesure est ponctuelle.

ANALYSE DES DÉPENSES 2013-2014

Éléments exceptionnels : baisse de 6,7 millions de dollars, soit -0,5 %.

Deux éléments exceptionnels retiennent l'attention en 2014 et doivent être présentés distinctement, soit une hausse de 9,6 millions de dollars reliée au traitement comptable des avantages sociaux futurs et une économie estimée à 16,3 millions de dollars suite à l'application de la nouvelle ristourne de 62,8% de TVQ payée par la STM sur ces biens et services. Notons que cette dernière économie a amené l'agglomération de Montréal à diminuer d'autant sa contribution.

(en millions de dollars)

Traitement comptable des avantages sociaux futurs	9,6
Ristourne TVQ	-16,3
	-6,7

Gestion rigoureuse des dépenses courantes : hausse de 22,5 millions de dollars, soit 1,7 %

La simple évolution des dépenses de la STM, soit l'application des conventions collectives et l'indexation des autres coûts de rémunération et des principaux contrats de biens et services, génère une augmentation de 39,3 millions de dollars des dépenses courantes, soit une hausse de 3,0% par rapport au budget 2013.

Depuis plusieurs années, la STM a mis en place plusieurs programmes dans le but de limiter le plus possible l'évolution de cette catégorie de dépenses. Encore une fois cette année, une vaste démarche de rationalisation de l'ensemble des activités courantes de tous les secteurs de l'entreprise a permis d'absorber les nouveaux besoins et de contenir la hausse à seulement 1,7 %, et ce malgré des actifs vieillissants qui exigent de plus en plus d'entretien.

(en millions de dollars)

Indexation des salaires et révision des autres coûts reliés à la rémunération	33,2
Indexation du prix du diesel (inclut l'effet de stabilisation du dernier SWAP)	3,2
Autres indexations : électricité, contrat SPVM et taxis	2,9
Total des hausses de dépense courante	39,3
Transfert des kilomètres de 50 APS2 à des bus plus récents	1,5
Report d'études techniques et de services professionnels (48 mesures)	-4,5
Abolition de 13 chefs d'opérations au réseau des bus	-1,4
Abandon du projet Midibus électrique et diminution des projets spéciaux	-3,3
Autres rationalisations des dépenses administratives	-6,1
Total des mesures de rationalisation (1)	-16,8
	22,5

⁽¹⁾ En ajoutant les mesures présentées sous la catégorie service clientèle (-20,9 M\$) et la réduction du service de la dette (-2,9 M\$), c'est un total de 40,6 millions de dollars de coupures qui ressortent en comparant le budget 2013 avec le budget 2014. En considérant les mesures pour absorber, reporter ou annuler les nouveaux besoins recueillis dans le cadre du processus budgétaire, il faut ajouter 24,4 millions de dollars d'économie pour un total de 65 millions de dollars.

Publié par la Société de Transport de
Montréal

Direction exécutive
Finances et Contrôle

Direction
Budget et Investissements

800, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 9260
Montréal (Québec)
H5A 1J6

stm.info