

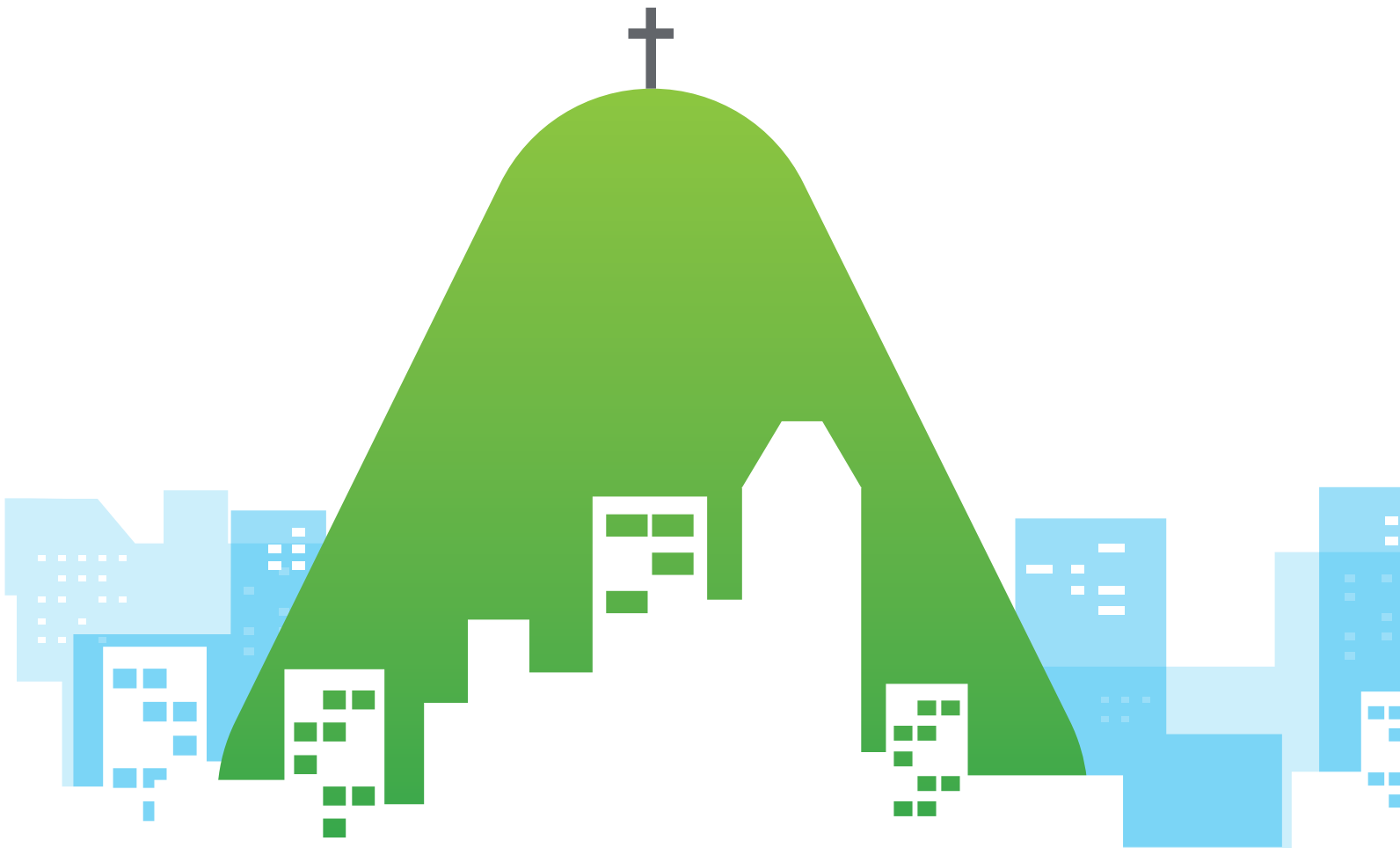
PLAN STRATÉGIQUE 2020

Version synthèse



MOUVEMENT COLLECTIF





VISION DE L'ENTREPRISE

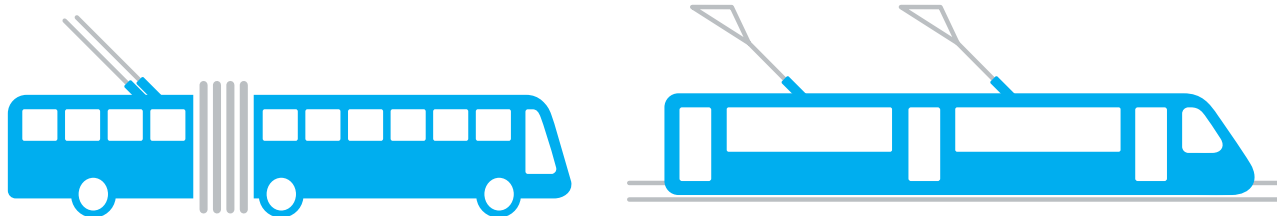
« Assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord afin de contribuer à faire de l'Agglomération de Montréal un endroit reconnu pour sa qualité de vie ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

Cette performance s'appuie sur une expérience client bonifiée en ce qui a trait à la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort. Elle est soutenue par d'importants investissements dans le maintien de ses équipements et par des investissements stratégiques liés à une croissance de plus de 30 % de l'offre de service, à la diversification et à l'électrification des modes de transport. À partir de 2025, la STM se dotera uniquement de véhicules 100 % électriques.

Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, qui seront mises en place avec l'aide de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec, cette approche permettra d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, tout en réduisant de façon appréciable la dépendance à l'auto. »

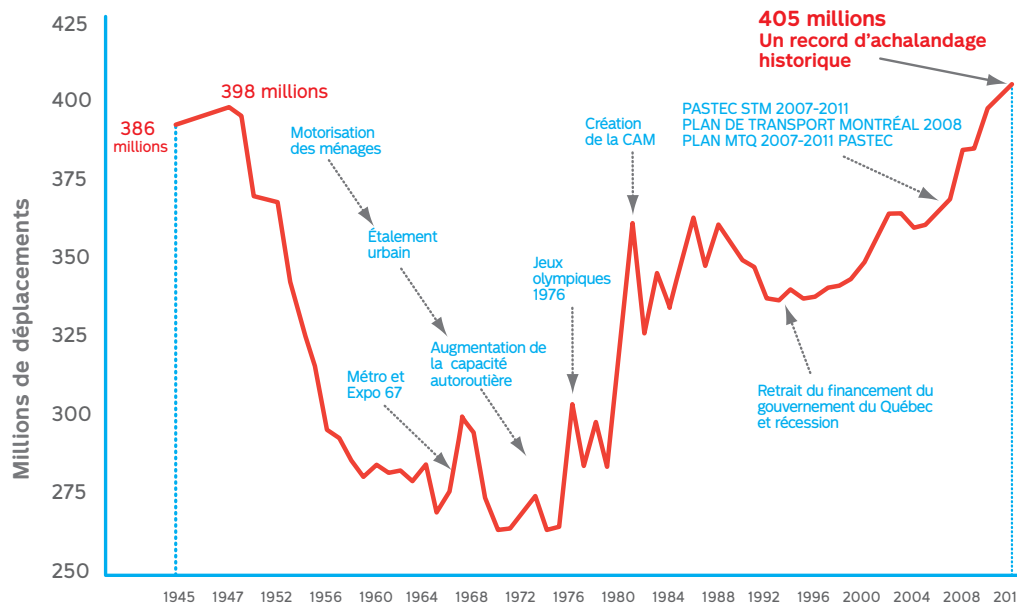
L'OBJECTIF :

AUGMENTER DE 40 % L'ACHALANDAGE POUR ATTEINDRE 540 MILLIONS DE DÉPLACEMENTS EN 2020.



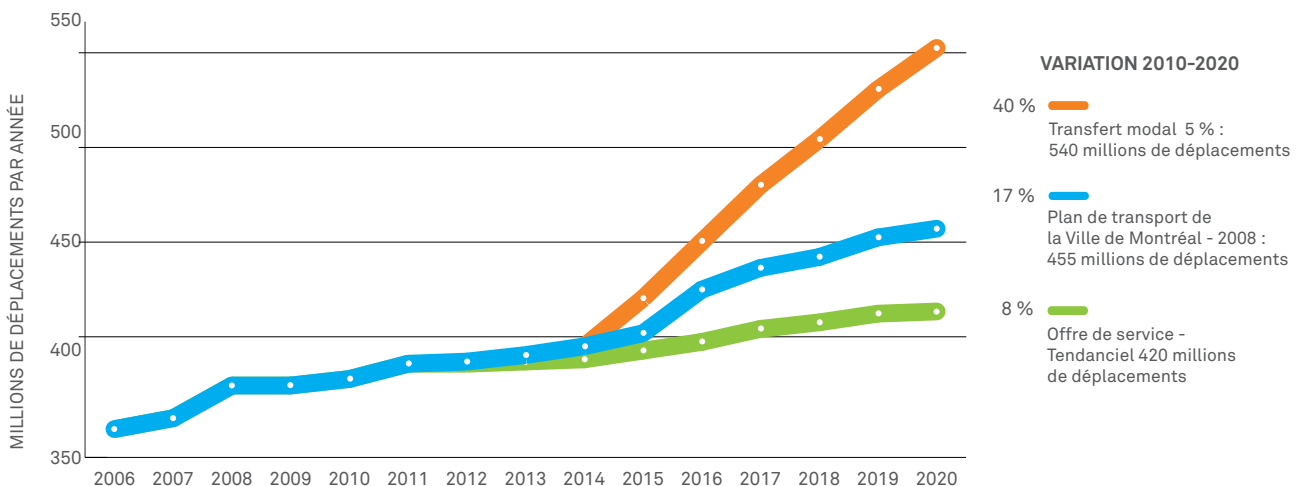
VERS DE NOUVEAUX RECORD D'ACHALANDAGE

En 2007, la STM instaurait son Programme d'amélioration de service en transport en commun (PASTEC), comportant une série de mesures tirées du cinquième chantier du Plan de transport 2008 – Réinventer Montréal, de la Ville de Montréal. Financé à parts égales par le ministère des Transports du Québec et l'Agglomération de Montréal, le PASTEC s'inspire des meilleures pratiques dans le monde en matière de transport collectif. Ce programme vise une amélioration substantielle de l'offre de service à moyen et à long termes, de manière à attribuer au transport collectif la place qui lui revient. En 2011, l'achalandage de la STM a atteint 405 millions de déplacements dépassant ainsi le record établi en 1947 !



La STM s'est fixé l'objectif de 540 millions de déplacements annuellement, d'ici 2020, soit une hausse de 40 % par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif, elle mise sur un transfert modal de 5 % vers le transport collectif. Elle compte améliorer son offre de service de ses réseaux et réaliser plusieurs projets de développement. L'instauration de nouvelles mesures pour améliorer la compétitivité des solutions de rechange à l'auto et pour freiner les déplacements en auto solo viendra en appui à l'objectif fixé. La STM souscrit ainsi aux objectifs de réduction de GES du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal en allégeant le réseau routier montréalais, dont le seuil maximal dépasse déjà plus de 160 000 véhicules, évitant par le fait même des émissions nettes de 780 000 tonnes de GES.

TROIS SCÉNARIOS DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE 2006-2020



LES ASSISES DU PLAN STRATÉGIQUE 2020

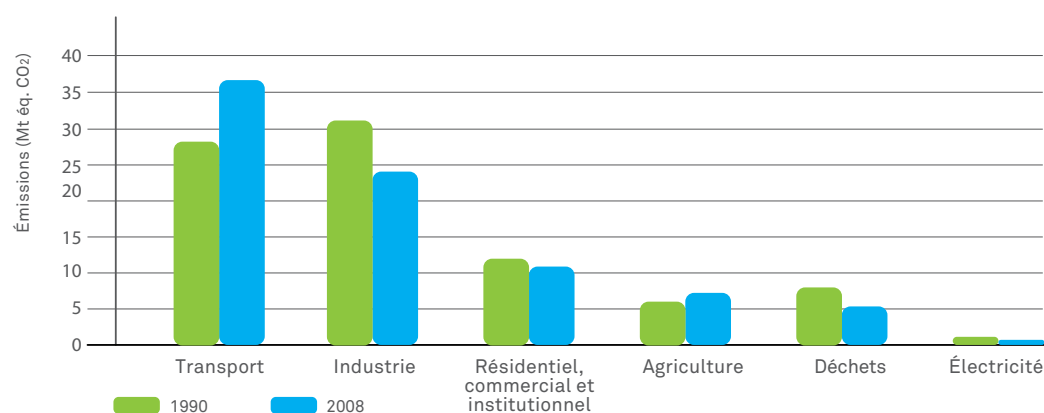
Le transport collectif, un moyen de transport privilégié

Les propositions de la STM présentées dans son plan s'inscrivent dans la foulée des orientations énoncées dans la Politique québécoise du transport collectif du ministère des Transports du Québec, dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise et dans la Vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) qui visent notamment à faire du transport collectif le moyen de transport privilégié de déplacement dans la grande région de Montréal.

Le rôle stratégique du transport collectif dans la réduction des émissions de GES

Lors de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques en 2005, la Ville de Montréal s'engageait, en signant la Déclaration des maires et des dirigeants municipaux sur les changements climatiques, à réduire de 30 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour 2020. Suite à la Conférence de Copenhague en 2009, ce fut au tour du gouvernement du Québec de se fixer une cible, soit 20 % de réduction pour 2020 par rapport à 1990. Au Québec, le secteur des transports est le premier grand responsable des émissions de GES dans une proportion de 43 % des GES émis en 2008.

ÉMISSIONS DE GES AU QUÉBEC PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ EN 1990 ET 2008 (ÉMISSIONS (MT ÉQ. CO₂))



Source : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2008 et évolution depuis 1990 (Novembre 2010)

Vers un transport collectif électrifié, une première en Amérique du Nord !

Conformément à la volonté du gouvernement du Québec d'encourager le développement d'une filière de transport électrique et de son nouveau Plan d'action 2011 - 2020 sur les véhicules électriques, la STM prévoit que tous les nouveaux véhicules seront à propulsion électrique à compter de 2025.

Le transport collectif, un acteur important de l'économie du Québec

Le transport collectif engendre une activité économique importante pour le Québec. Selon l'étude publiée en novembre 2010 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, les organismes de transport collectif de la seule région métropolitaine ont injecté dans l'économie 1,8 G\$, générant une valeur ajoutée de 1,1 G\$ et ont soutenu 14 110 emplois-années, dont 10 595 emplois directs et 3 515 emplois indirects chez leurs fournisseurs.

- son impact sur l'économie québécoise est près de trois fois supérieur à celui du transport privé par automobile, en raison du taux d'importation beaucoup plus faible;
- le coût unitaire d'un déplacement d'un passager par kilomètre est trois fois moins élevé que le transport privé en automobile, ce qui fait économiser près de 800 M\$ en frais de déplacement aux utilisateurs montréalais. Une économie qui se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages qui peut être consacré à l'alimentation, au logement ou aux loisirs, et par des retombées économiques deux fois plus importantes pour la région de Montréal;
- son bénéfice sur les recettes du gouvernement du Québec est évalué à 217 M\$ et s'élève à 86 M\$ pour le gouvernement du Canada;
- le coût global de la congestion dans la région de Montréal est évaluée à 1,4 G\$ du PIB. et représente une augmentation annuelle de 10,5 % au cours de la période 1995-2000.

PRIORITÉ 1 - DÉVELOPPER LES SERVICES

La STM a pour objectif d'augmenter de 40 % l'achalandage du transport collectif en 2020, pour atteindre 540 millions de déplacements par année. L'entreprise vise à améliorer son offre combinée de 30 % sur ses réseaux de bus, de métro et de transport adapté. Elle augmentera sa capacité de transport, en prolongeant les lignes Bleue et Orange du métro, en intégrant la première ligne de tramway et en instaurant de nouveaux systèmes rapides par bus sur le territoire montréalais. En plus de maintenir en bon état son matériel roulant et son patrimoine immobilier, la STM a l'intention d'acquérir de nouveaux véhicules et de créer de nouveaux services. Pour soutenir sa croissance, elle compte également améliorer la performance et la disponibilité de ses équipements.

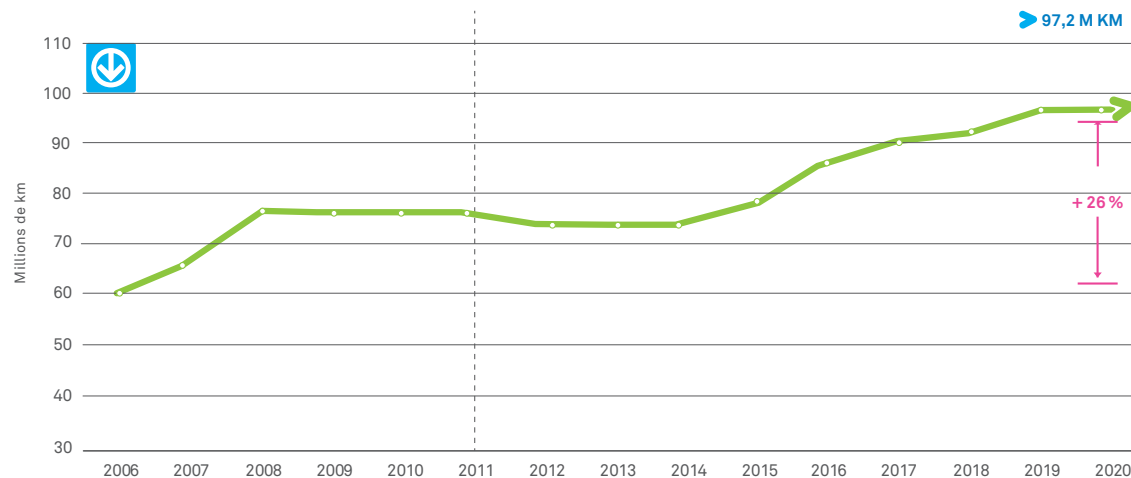
STRATÉGIES ET ACTIONS

STRATÉGIE 1

Rénover, prolonger le réseau et augmenter l'offre de service du métro

- Remplacer les voitures de métro MR-63 par les nouvelles voitures MPM-10 et augmenter la capacité de transport;
- Prolonger les lignes Bleue (+ 5 stations) et Orange entre les stations Côte-Vertu et Bois-Franc (+2 stations) et compléter les études de prolongement des lignes Jaune et Orange (stations Bois-Franc et Montmorency).

ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE MÉTRO 2006-2020

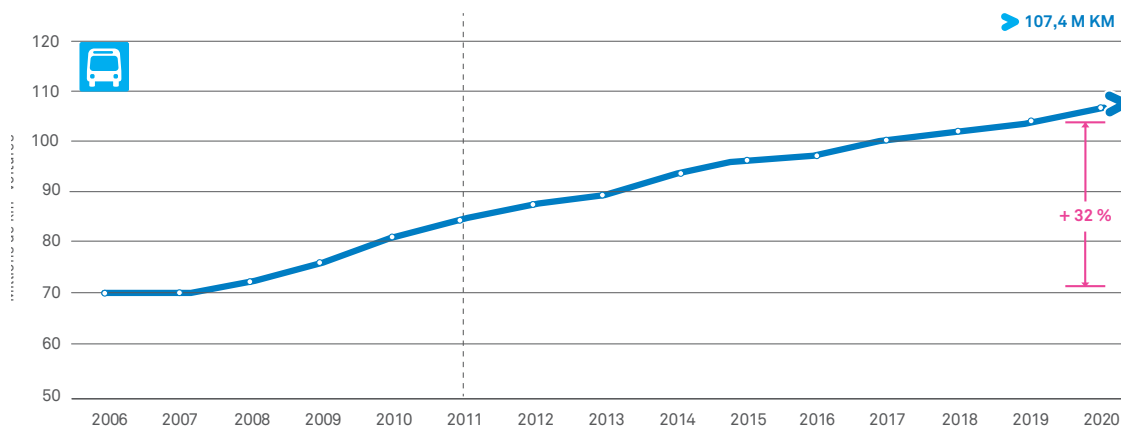


STRATÉGIE 2

Diversifier et améliorer l'offre de service du réseau bus

- Créer des liens rapides, directs vers le centre-ville, telles les lignes 747 et 427, et complémentaires au réseau de métro;
- Augmenter la flotte de bus de 1680 à 2089 véhicules;
- Implanter de nouvelles mesures préférentielles pour bus passant de 101 km à plus de 370 km d'ici à 2020;
- Mettre en place et revoir certaines familles de service soit les lignes locales, les lignes Express, les lignes de nuit, les navettes et les lignes les plus achalandées constituant le Réseau 10 minutes Max;
- Mettre en service le système rapide par bus (SRB) sur les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa respectivement en 2014 et 2018;
- Établir de nouvelles normes de service afin d'offrir un meilleur confort à la clientèle;
- Mettre en service des midibus avec un projet pilote de 7 midibus électriques sur la ligne Vieux-Montréal/Vieux-Port à partir de 2012;
- Développer davantage le réseau de navettes de quartier afin d'offrir un service mieux adapté aux personnes âgées;
- Améliorer l'intermodalité en synchronisant les horaires de bus à ceux des trains de banlieue, et favoriser le cocktail transport en développant des offres combinées avec différents partenaires tels que BIXI, Vélo-Québec et l'industrie du taxi.

ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE SERVICE BUS 2006-2020



STRATÉGIE 3

Mettre en service la phase initiale du réseau de tramway dans l'axe Côte-des-Neiges / Centre-ville

- Implanter une première ligne reliant le centre-ville au chemin de la Côte-des-Neiges de 12,5 km dont la mise en service est prévue en 2017.

STRATÉGIE 4

Collaborer à la mise en place de tout projet de transport collectif sur le territoire de l'île de Montréal

- Participer à tout projet d'amélioration ou de développement des transports collectifs et actifs dont le corridor Dalhousie, les voies réservées pour bus sur le réseau autoroutier montréalais, la navette Aéroport Montréal-Trudeau / gare Centrale, ainsi que le développement et l'amélioration de services des lignes de trains.

STRATÉGIE 5

Renforcer l'offre de service du transport adapté

- Implanter des technologies pour optimiser davantage les déplacements;
- Développer l'intermodalité en facilitant la correspondance avec le réseau régulier.

PRIORITÉ 1 – PRINCIPAUX INDICATEURS

Indicateurs	2006 Réel	2009 Réel	2010 Réel	2015 Cible	2020 Cible
Achalandage (millions de déplacements)	363,3	382,8	388,6	423,3	540,0
Offre de service (millions de kilomètres)					
➤ Métro	59,8	76,3	76,6	77,9	97,2
➤ Bus	69,8	77,3	81,1	95,4	107,4
➤ Tramway	-	-	-	-	1,6
➤ Total	129,6	153,6	157,7	173,3	206,2
Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	2,0	2,4	2,7	3,4	4,3
Mesures préférentielles pour bus (kilomètres)	61,6	99,0	101,6	320,0	370
Parc de Bus	1 679	1 679	1 680	1 868	2 089

PRIORITÉ 2 - AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA MISE EN MARCHÉ

La STM a mis en place un certain nombre de mesures au plan de la qualité du service et de l'information afin de créer un environnement convivial durant leur déplacement. Elle a diversifié également son offre tarifaire pour répondre aux besoins de ses différentes catégories de clientèles. La STM poursuivra ses efforts par la mise en œuvre d'une série de nouvelles stratégies et d'actions afin de fidéliser ses clients et d'en attirer de nouveaux. Elle s'engage également à mieux connaître ses clients et leurs besoins, à bonifier la qualité de son service et à poursuivre l'amélioration du service. Les clients pourront ainsi compter sur des services encore plus confortables, fiables, ponctuels et sécuritaires.

STRATÉGIES ET ACTIONS

STRATÉGIE 6

Développer l'image de marque *Mieux respirer*

- Poursuivre les campagnes multi-supports de motivation favorisant l'utilisation du transport collectif;
- Accroître la visibilité de la STM en tant que leader environnemental;
- Établir un contact direct avec les clientèles ciblées en développant une stratégie de marketing social;
- Rallier les partenaires et les citoyens au Mouvement collectif par l'entremise de son site Web mouvementcollectif.org, par son activité sur les réseaux sociaux et par ses programmes destinés aux commerçants.

STRATÉGIE 7

Planter un programme sur la qualité de service

- Suivre le développement de la phase I du programme sur la qualité de service en assurant le suivi des objectifs de performance et des 18 normes établies;
- Diffuser les résultats du programme *Ensemble pour la qualité de service* à sa clientèle;
- Poursuivre le programme sur la qualité de service sur d'autres aspects tels que la propreté, la sécurité, la fiabilité des équipements, l'information en temps réel et la signalétique.

STRATÉGIE 8

Améliorer la fiabilité et la ponctualité du service

- Poursuivre les efforts d'amélioration concernant la disponibilité des équipements, la fiabilité et la ponctualité du service.

STRATÉGIE 9

Améliorer la qualité de l'information clientèle

- Améliorer et développer l'information clientèle en temps réel, développer des applications mobiles pour téléphones polyvalents, implanter le système iBus, accroître la présence de la STM dans les médias sociaux et mettre en ligne un nouveau site Internet en 2012.

STRATÉGIE 10

Offrir un environnement sécuritaire, convivial et agréable

- Améliorer la propreté, la courtoisie, l'accueil, la sécurité et la signalétique;
- Installer 850 nouveaux abribus transparents, éclairés et mieux intégrés au paysage urbain qui intègrent une interface numérique interactive;
- Implanter un réseau cellulaire dans l'ensemble du réseau de métro en 2013;
- Mettre en place le service Vélo-bus sur certaines lignes pertinentes pour ce type de complémentarité modale;
- Améliorer le confort des véhicules du transport adapté en menant un projet de démonstration qui déterminera le type de véhicule qui offre un confort équivalent aux bus réguliers;
- Améliorer le confort des bus en révisant les normes de charge et en évaluant la pertinence de climatiser l'ensemble ou une partie de son parc de bus.

STRATÉGIE 11

Appliquer les mesures d'accessibilité universelle afin de rendre ses installations et ses équipements accessibles à tous ses clients et particulièrement à ceux ayant des limitations fonctionnelles

STRATÉGIE 12

Diversifier l'offre tarifaire en introduisant de nouveaux produits tarifaires flexibles et adaptés

- Développer un programme de fidélisation dont la première étape consistera à collecter des données sur les habitudes de déplacements de ses clients;
- Promouvoir et bonifier le programme d'abonnement à OPUS;
- Introduire une tarification de type universelle « CAMPUS » avec les universités telle que l'entente conclue avec l'Université de Montréal en 2011;
- Utiliser les nouvelles technologies comme supports transactionnels et de rechargement dont l'expérimentation en 2011 d'un appareil de recharge à distance.

PRIORITÉ 2 – PRINCIPAUX INDICATEURS

Indicateurs		2006 Réel	2009 Réel	2010 Réel	2015 Cible	2020 Cible
Satisfaction générale STM	(%)	84	86	87	88	90
Clients à l'heure dans le métro ¹	(%)	97,8	97,9	97,9	97,5	98,1
Ponctualité des bus ²	(%)	83,8	83,6	83,3	88,0	90,0
Taux d'immobiles - métro	(%)	17,1	13,4	13,5	16,0	12,0
Taux d'immobiles – bus	(%)	23,7	20,4	17,5	17,3	17,5
Taux d'immobiles – transport adapté	(%)	10,9	21,4	27,0	18,0	15,0

¹ Normes de service : + 5 minutes.

² Normes de service : - 1 minute + 3 minutes.

PRIORITÉ 3 - ATTIRER, DÉVELOPPER ET MOBILISER LES TALENTS

Les employés sont au cœur de la réussite de la mission de l'entreprise. C'est pourquoi la STM met tout en œuvre pour permettre à chacun de ses 9 000 employés de contribuer au succès du Plan stratégique 2020. Elle a mis de l'avant quatre stratégies concernant la main-d'œuvre : le recrutement et le développement des talents, la mobilisation des employés et des gestionnaires, les relations de travail, la santé et la sécurité au travail ainsi que l'accueil et l'intégration de l'ensemble du personnel.

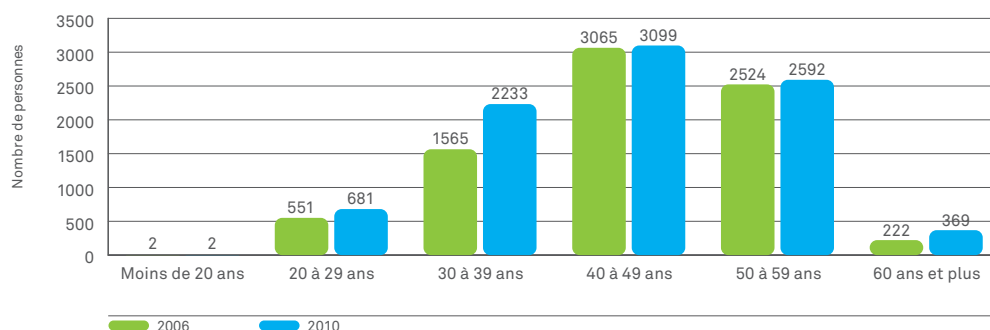
STRATÉGIES ET ACTIONS

STRATÉGIE 13

Déployer des moyens novateurs pour recruter du personnel et développer leurs compétences

- Réviser les stratégies de sélection et de processus d'accueil et d'intégration des nouveaux employés;
- Développer et implanter des stratégies de développement et le maintien des compétences.

RÉPARTITION DES EMPLOYÉS PAR GROUPES D'ÂGE



STRATÉGIE 14

Poursuivre l'effort de mobilisation des employés et des gestionnaires

- Renforcer le style de gestion;
- Améliorer les communications et la reconnaissance auprès des employés;
- Concevoir et mettre en évidence des plans d'action sectoriels de mobilisation.

STRATÉGIE 15

Poursuivre la dynamique collaborative des relations de travail

- Favoriser la stabilité des ententes collectives de travail;
- Mettre en place des programmes de partage de gains d'amélioration de la performance.

STRATÉGIE 16

Contribuer à créer un milieu de travail sain, sécuritaire et inclusif

- Développer une culture de santé et de la sécurité au travail;
- Gérer dans un contexte de diversité de sa main-d'œuvre;
- Poursuivre et améliorer les services d'aide aux employés et les efforts pour la protection de la personne.

PRIORITÉ 3 – PRINCIPAUX INDICATEURS

Indicateurs	2006	2009	2010	2015	2020
	Réel	Réel	Réel	Cible	Cible
Indice global de mobilisation	-4	+23	-	+30	+40
Nombre d'heures de formation/employé	24	27	29	29	30
Nombre d'accidents du travail	11,0	7,7	7,0	6,0	5,50

PRIORITÉ 4 - OPTIMISER LA GESTION DES INVESTISSEMENTS

La STM a la responsabilité de gérer, d'exploiter et d'entretenir un important patrimoine constitué de véhicules, d'infrastructures, d'équipements et d'appareillages ainsi que de systèmes d'exploitation. Au cours de la prochaine décennie, une grande partie de ces actifs fera l'objet de travaux de renouvellement et de modernisation. L'entreprise compte profiter de ces travaux pour générer de la valeur ajoutée, optimiser sa gestion de portefeuille et améliorer la réalisation de ses projets.

STRATÉGIES ET ACTIONS

STRATÉGIE 17

Générer de la valeur ajoutée lors du renouvellement des actifs

- Améliorer la connaissance des actifs afin de mieux planifier le remplacement des actifs d'une valeur de remplacement de 14,5 G\$;
- Maintenir et mettre en valeur le patrimoine artistique.

STRATÉGIE 18

Optimiser la gestion du portefeuille de projets et améliorer la réalisation des projets

- Renforcer les mécanismes de gestion de portefeuille de projets;
- Réaliser les projets pour l'ensemble des secteurs de l'entreprise.

RÉPARTITION DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS 2011-2020 DE 11,5 G\$

Maintien des actifs		Optimisation et développement	
Projet	M \$	Projet	M \$
Remplacement de 342 voitures de métro MPM-10 *	1 513	Ajout de 126 voitures de métro (achalandage * et prolongement)	557
Modification des ateliers MPM-10 *	262	Infrastructure au réseau des bus (nouveau CT) *	278
Réno-Systèmes phase II *	122	Acquisition de bus * (partiellement)	565
Réno-Systèmes phase III * et IV	995	Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) * (partiellement)	153
Remplacement des bus *	717	Modification des ateliers pour remplacement du MR-73	654
Station Berri-UQAM-réfection majeure - phase I *	86	SRB Henri- Bourassa	307
Réno-infrastructures métro phase I * et II	500	Prolongements du métro	1 610
Remplacement des MR-73	917	Tramway Centre-ville – Côte-des-Neiges)	1 122
Remplacement des systèmes d'exploitation (IBUS) *	199	Autres projets d'optimisation et de développement	40
Réfection d'infrastructures Réseau des bus (St-Denis et Crémazie)	444		
Autres projets de maintien	443		
Total par catégorie	6 198	Total par catégorie	5 286

* Projets pour lesquels la STM a obtenu une autorisation du MTQ, que ce soit par le PQI 2010-2014 ou par le programme SOFIL.

PRIORITÉ 4 – INDICATEUR

Indicateur	2006	2009	2010	2015	2020
	Réel	Réel	Réel	Cible	Cible
Taux de réalisation des dépenses d'investissement (%)	65,5	57,9	63,0	69,0	70,0

PRIORITÉ 5 - AMÉLIORER DAVANTAGE LA PERFORMANCE FINANCIÈRE

Pour la STM, la question du sous-financement est un enjeu capital. Pour l'année 2010, l'entreprise a atteint l'équilibre financier grâce à la majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre appliquée à la région métropolitaine. Depuis le début des années 2000, les revenus provenant de la clientèle, principale source de financement, ont augmenté de 69 %. Depuis le creux historique de l'an 2000, la contribution de l'Agglomération de Montréal a augmenté de 55 %. Les subventions du gouvernement du Québec ont augmenté de telle sorte qu'elles devraient surpasser à court terme celles de 1992, année du retrait du financement de l'exploitation du transport collectif. Compte tenu des investissements nécessaires de 11,5 G \$, toutes ces hausses ne suffiront pas à couvrir à l'horizon 2020 les coûts d'exploitation et les besoins d'investissement. Pour arriver à un équilibre financier, la STM doit optimiser ses sources de revenus et exercer un contrôle rigoureux de ses dépenses.

STRATÉGIES ET ACTIONS

STRATÉGIE 19

Augmenter et diversifier les revenus

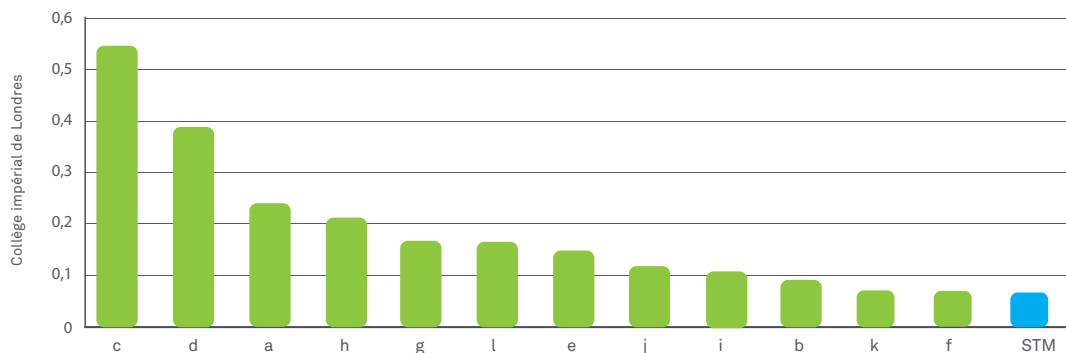
- Maintenir la contribution de la clientèle;
- Développer un nouveau modèle de tarification et de financement pour le transport adapté;
- Augmenter les revenus commerciaux;
- Bonifier les contributions des instances gouvernementales.

STRATÉGIE 20

Exercer un contrôle rigoureux des dépenses

- Améliorer la productivité et implanter une culture de l'amélioration continue;
- Réduire le plus possible les dépenses d'exploitation;
- Optimiser les processus administratifs et décisionnels, améliorer le suivi de la performance et gérer les risques d'affaires.

ÉTUDE DE BALISAGE : PRODUCTIVITÉ PAR KILOMÈTRE-VOITURE (2008 OU PLUS RÉCENT)



PRIORITÉ 5 – PRINCIPAUX INDICATEURS

Indicateurs	2006 Réel	2009 Réel	2010 Réel	2015 Cible	2020 Cible
Taux d'autofinancement %	59,9	58,5	58,2	56,6	58,2
Part des revenus-clients %	47,4	46,3	45,9	45,5 ⁷	47,7 ⁷
Coûts d'exploitation/déplacement \$	1,91	2,18	2,28	2,66	2,83
Coûts d'exploitation/kilomètre \$	5,34	5,44	5,62	6,71	7,25
Revenus commerciaux nets M \$	14,8	15,3	17,1	28,0	35,0
Service de la dette net/dépenses d'exploitation nettes %	-	7,7	8,74	9,9	11,8

PRIORITÉ 6 - FAIRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE L'ÉLÉMENT CENTRAL DE TOUTES LES DÉCISIONS

La STM place le développement durable au centre de ses préoccupations et de ses décisions. Elle vise à réduire son empreinte écologique et à contribuer au développement durable de Montréal. La STM compte également investir dans ses véhicules et ses infrastructures afin d'appuyer le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal à atteindre leur objectif de réduction des émissions de GES et de réduction de consommation de pétrole.

STRATÉGIES ET ACTIONS

STRATÉGIE 21

Participer à l'effort gouvernemental d'électrification des transports

- Abandonner progressivement le bus diesel;
- Réaliser les projets de démonstration de bus électriques;
- Étudier l'implantation d'un réseau de trolleybus.

STRATÉGIE 22

Réduire l'empreinte écologique de l'entreprise

- Gérer les sols contaminés sur les divers sites;
- Améliorer la gestion environnementale en conformité avec la norme ISO 14001;
- Augmenter le taux de récupération des matières résiduelles à 70 % d'ici 2015 et à 80 % en 2019;
- Réaliser les projets durables dans le respect du développement durable et améliorer leur efficacité énergétique.

STRATÉGIE 23

Promouvoir le développement durable

- Sensibiliser les employés au développement durable;
- Se positionner comme une entreprise responsable et engagée.

PRIORITÉ 6 - PRINCIPAUX INDICATEURS

Indicateurs		2006	2009	2010	2015	2020
		Réel	Réel	Réel	Cible	Cible
Intensité des émissions de GES (g éq. CO ₂ /km-passager)		52	49	49	42	39
Taux de récupération des matières résiduelles non dangereuses	%	41	59	59	70	80
Proportion des projets faisant l'objet d'une évaluation au plan du développement durable	%	-	27	30	100	100

LE CADRE FINANCIER 2011-2020

Les investissements

Afin d'atteindre les objectifs d'amélioration du service au cours des prochaines années, le Plan stratégique 2020 prévoit des investissements totaux de 11,5 G\$ pour les secteurs métro, bus et tramway. Cette somme se répartit ainsi : 6,2 G\$ pour le maintien des actifs, 3,7 G\$ pour le développement et 1,6 G\$ pour les prolongements du métro.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS DE MAINTIEN ET DE DÉVELOPPEMENT POUR LA PÉRIODE 2011-2020*

EN M\$	MAINTIEN	DÉVELOPPEMENT	TOTAL
MÉTRO	4 513	1 221	5 734
BUS	1 685	1 333	3 018
TRAMWAY ^a	-	1 122	1 122
SOUS-TOTAL	6 198	3 676	9 874
PROLONGEMENT DU MÉTRO^b		1 610	1 610
TOTAL	6 198	5 286	11 484
	(54%)	(46%)	(100%)

* Le 2 février 2012, le conseil d'administration de la STM a approuvé la priorisation des projets de maintien des actifs et d'optimisation et de développement pour la période 2011-2020. Cette priorisation est disponible sur le site Web de la STM à titre de document complémentaire au *Plan stratégique 2020* de la STM.

^a Estimation à partir d'un coût kilométrique de 85 M\$ (en dollars constants de 2010) incluant les contingences de 30 % et les taxes.

^b Estimation à partir d'un coût kilométrique de 150 M\$ (en dollars constants de 2006).

Le financement supplémentaire requis

La réalisation du plan stratégique 2020 requiert un financement supplémentaire dès les prochaines années. En 2020, ce financement s'éleva à 262 M\$ dont 68 M\$ pour l'exploitation courante et le développement de service associés aux secteurs bus, métro, tramway et transport adapté et 194 M\$ pour les programmes d'immobilisation liés au maintien et au développement. Les projections financières du cadre 2011-2020 ont été élaborées sur la base du maintien et de la reconduction des paramètres financiers, incluant celles dédiées au métro, des programmes et des initiatives des gouvernements et des contributions directes et indirectes de l'Agglomération de Montréal.

CADRE FINANCIER 2011-2020 : PRÉVISIONS SELON LES SOURCES ACTUELLES DE FINANCEMENT (M\$)

	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
<i>Taxe sur l'immatriculation des véhicules</i>	19	25	30	30	30	30	30	30	30	30
<i>Taxe sur les parcs de stationnement</i>	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
<i>Quotes-parts indexées</i>	352	351	356	366	376	386	396	406	416	426
Régionales	90	88	88	88	88	88	88	88	89	89
Financement supplémentaire requis	0	64	106	145	162	196	236	254	265	262
	1 262	1 373	1 483	1 613	1 792	2 013	2 251	2 392	2 538	2 631
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

LES QUATRE CONDITIONS DE SUCCÈS POUR RÉUSSIR LE PLAN STRATÉGIQUE 2020

1 UN FINANCEMENT DÉDIÉ, INDEXÉ ET RÉCURENT

Au cours des prochaines années, les contributions soutenues de la clientèle, de l'Agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine, demeureront insuffisantes pour atteindre les objectifs du Plan stratégique 2020. La STM doit pouvoir compter sur une reconduction et une majoration des sources actuelles, voire la mise en place de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes pour financer le développement de son offre de service et de mettre en place de nouveaux modes de transport.

La pérennité et la bonification des politiques et des programmes existants instaurés par le gouvernement du Québec, tels que la Politique québécoise du transport collectif, le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun, le programme d'aide régulier au transport collectif et celui du transport adapté et la Société de financement des infrastructures locales, revêtent une importance stratégique.

Afin de réaliser son Plan stratégique, qui lui permettra à la fois d'assurer la qualité du transport collectif et de contribuer à l'objectif de réduction des émissions de GES, la STM devra compter sur des sources de revenu additionnelles pour financer les coûts de maintien et de développement.

2 UNE NOUVELLE GOUVERNANCE RÉGIONALE

La question de la gouvernance en matière de transport collectif dans la région de Montréal doit être revue afin de faciliter la prise de décision et la réalisation des projets. La STM souhaite que la CMM voit son rôle consolidé en matière de transport et qu'elle obtienne tous les pouvoirs requis pour poursuivre une stratégie intégrée et multisectorielle visant à assurer la compétitivité de l'Agglomération de Montréal et de la région métropolitaine.

3 UN DÉVELOPPEMENT URBAIN FAVORABLE AU TRANSPORT COLLECTIF

En prenant les mesures appropriées, les autorités locales et régionales peuvent apporter un meilleur équilibre dans le partage de l'espace public. Elles pourraient augmenter l'attractivité des quartiers centraux par des aménagements et des design urbains de qualité, encourager un partage de la voie plus favorable au transport collectif sur le réseau artériel métropolitain, compte tenu du nombre de personnes déplacées et non pas du nombre de véhicules qui y circulent, favoriser un développement plus favorable au transport collectif et aux autres solutions de rechange à l'auto solo. Dans le cadre de la consultation menée par la CMM sur la version préliminaire du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, la STM a présenté un mémoire pas moins de 20 recommandations. Elle affirme ainsi sa conviction que seule une approche globale et intégrée, conjuguant un aménagement plus efficient du territoire à des mesures de transport collectif, permettra de développer la région montréalaise de façon durable.

4 DES MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE À L'AUTO SOLO

La STM compte sur les municipalités de l'agglomération de Montréal et le gouvernement du Québec pour instaurer des mesures qui vont inciter un certain nombre d'automobilistes à changer leurs habitudes de transport. La STM est d'avis qu'il faut éviter une hausse de la capacité routière et autoroutière de la région afin d'assurer une meilleure compétitivité du transport collectif. De même, la gestion des stationnements devrait être revue de manière à favoriser une demande accrue en transport collectif.

