

# *BUDGET 2002*



## Message du directeur général

Le 21 juin 2001, le gouvernement du Québec a adopté la Loi 24 sur les sociétés de transport en commun en vertu de laquelle la STCUM deviendra officiellement la Société de transport de Montréal, et ce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Elle demeurera une entité autonome qui évoluera avec la nouvelle Ville de Montréal plutôt qu'avec la Communauté urbaine de Montréal dont le mandat prendra fin le 31 décembre prochain.

Il me fait donc plaisir de vous présenter le premier budget de la Société de transport de Montréal. Ce budget de 725,5 millions de dollars a été élaboré dans le souci de consolider les acquis, de développer les services, d'assurer la transition et de réaliser un engagement des élus de la nouvelle ville, soit celui d'offrir la possibilité aux étudiants de se procurer la carte mensuelle (CAM) à 50 % de rabais, un privilège réservé jusqu'à maintenant aux écoliers de moins de 18 ans.

Ainsi, la STM permettra aux personnes âgées de 18 à 25 ans, étudiant à temps plein et résidant dans la nouvelle ville de Montréal, d'acheter la carte CAM mensuelle à tarif réduit à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Cette mesure fera économiser aux étudiants 25 \$ par mois sur l'achat de leur carte. Sur une base annuelle, l'économie se chiffre au plus à 300 \$. La STM devient donc la seule autorité organisatrice de transport de la grande région métropolitaine à proposer aux étudiants de 25 ans et moins un tarif offrant une réduction aussi importante. Cette décision d'accorder le privilège du tarif réduit à plus de 60 000 étudiants de 18 à 25 ans est évaluée à quelque 19 millions de dollars. Cette mesure est financée en partie par la STM et par la ville, qui voit sa contribution 2002 augmenter de 7,5 millions de dollars, soit 3,2 % par rapport à 2001.

De plus, malgré les légères augmentations qu'elle propose, la STM continue de figurer parmi les sociétés de transport qui offrent les plus bas tarifs en Amérique du Nord.

Le budget 2002 traduit bien les efforts que nous entendons poursuivre afin de redresser la situation à l'entretien des autobus. On le sait, au cours des deux premiers trimestres, nous avons été confrontés à des problèmes de disponibilité de véhicules qui ont eu un impact sur le service à la clientèle surtout aux heures de pointe. Ces problèmes s'expliquent, entre autres, par la décision de la Société de l'assurance automobile du Québec d'implanter un nouveau programme d'entretien préventif qui a fait augmenter le nombre d'inspections de 17 %, par le plus grand nombre d'heures requis pour entretenir les autobus à plancher surbaissé, et par le retard dans la livraison des autobus neufs. Grâce à la mise en place d'une série de mesures ciblées et à la collaboration des employés, nous avons réussi à livrer le service tel que planifié à partir de septembre. Nous sommes confiants qu'avec l'ajout de ressources, la réception des nouveaux autobus plus performants et l'embauche d'une firme externe spécialisée dans la gestion de l'entretien, nous serons davantage en contrôle de nos opérations et serons mieux outillés pour prévenir de telles situations.

La clientèle sera heureuse d'apprendre que, compte tenu du rétablissement de notre parc, nous augmenterons l'offre de service au Réseau des autobus d'environ 65 000 heures en 2002. Il en sera même au métro qui enregistre des hausses d'achalandage depuis les dernières années. Ainsi, afin de répondre à une plus forte demande en période hors pointe, le service sera accru sur les lignes 1, 2 et 5, ce qui permettra d'améliorer la fréquence de passage et de réduire l'entassement dans les voitures. Nous prévoyons également donner plus de service au transport adapté qui fait face à une demande qui ne cesse d'augmenter. En 2001, nous avons assuré plus de 1,3 million de déplacements. Nous présenterons au ministère des Transports du Québec des prévisions de dépenses de l'ordre de 28,5 millions de dollars, en hausse de 4,8 % par rapport à 2001, ce qui nous permettra de réaliser quelque 3 % de plus de déplacements en transport adapté en 2002.

Avec ces mesures et compte tenu du contexte de récession qui nous oblige à revoir nos prévisions à la baisse, nous planifions assurer environ 355 millions de déplacements en 2002, soit 1,5 million de plus qu'en 2001.



Le financement du transport en commun demeure préoccupant dans la grande région de Montréal. En effet, les principaux intervenants s'entendent pour dire que les sources actuelles ne suffisent plus à répondre aux besoins. Avec tous les transferts de responsabilités qu'elles ont dû assumer depuis 1992, les municipalités ont atteint leur capacité de payer et ne peuvent fournir à elles seules l'effort additionnel pour combler les écarts de la baisse de la contribution du gouvernement.

Nous accueillons donc très positivement la tenue d'une consultation annoncée dernièrement par le ministre des Transports du Québec, M. Guy Chevette, sur le financement du transport en commun et la recherche de nouvelles sources de revenus, afin de soutenir les investissements massifs de quelque 5 milliards de dollars qui devront être faits pour développer et maintenir en bon état les infrastructures et les équipements au niveau régional.

Cette consultation permettra, nous l'espérons, de mettre en lumière certaines iniquités qui découlent des règles actuelles du financement du transport en commun. C'est le cas, par exemple, de l'aide métropolitaine que doit nous verser l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en fonction du nombre de déplacements métropolitains effectués sur notre territoire. Comme l'AMT a imposé des seuils maximaux et qu'elle n'a pas indexé les taux de ristournes depuis 1996, nous ne recevons pas les pleins montants des redevances qui nous sont dues. De plus, le transport de quelque 52 000 écoliers dans notre réseau génère des coûts d'environ 12 millions de dollars par année que nous devons absorber alors qu'ailleurs au Québec, il sont financés par le Fonds consolidé du gouvernement du Québec. Souhaitons que nos discussions avec les commissions scolaires et le gouvernement du Québec vont déboucher sur une entente de compensation qui réglera cette problématique particulière et rétablira l'équité.

En ligne avec notre vision, nous comptons accentuer notre virage-clientèle en 2002 en rendant encore plus attrayants nos services et en investissant des sommes importantes dans la modernisation de notre réseau. Avec l'appui du ministère des Transports du Québec et de l'AMT, nous comptons réaliser le Programme Réno-Systèmes qui vise à remplacer et à rénover les équipements fixes du métro dont plusieurs ont été installés dans les années 1960. Grâce à l'approbation du projet dans le cadre du Programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec, nous débuterons aussi l'implantation du nouveau progiciel ACCES V au transport adapté qui permettra d'améliorer de façon significative la qualité des services offerts aux personnes handicapées.

Dès janvier 2002, nous accueillerons un nouveau conseil d'administration dont la majorité des membres seront issus du Conseil de la nouvelle Ville de Montréal, lequel s'est engagé à faire du transport en commun une priorité. Nous sommes assurés que la transition se fera de façon harmonieuse et que nous pourrons relever ensemble les grands défis qui nous attendent.

**Jacques Fortin**  
Directeur général



## Membres sortants du conseil d'administration

**Monsieur Pierre-Yves Melançon**

*Président*

Conseiller municipal de la ville de Montréal

**Monsieur Frank Zampino**

*Vice-président*

Maire de la ville de Saint-Léonard

**Madame Vera Danyluk**

*Membre*

Présidente du Comité exécutif de la CUM

**Monsieur Ovide T. Baciù**

*Membre*

Maire de la ville de Roxboro

**Monsieur John W. Meaney**

*Membre*

Maire de la ville de Kirkland

**Monsieur Jean-Guy Deschamps**

*Membre*

Conseiller municipal de la ville de Montréal

**Monsieur Achille Polcaro**

*Membre*

Conseiller municipal de la ville de Montréal

**Madame Ginette Marotte**

*Membre*

Représentante des citoyens de la banlieue

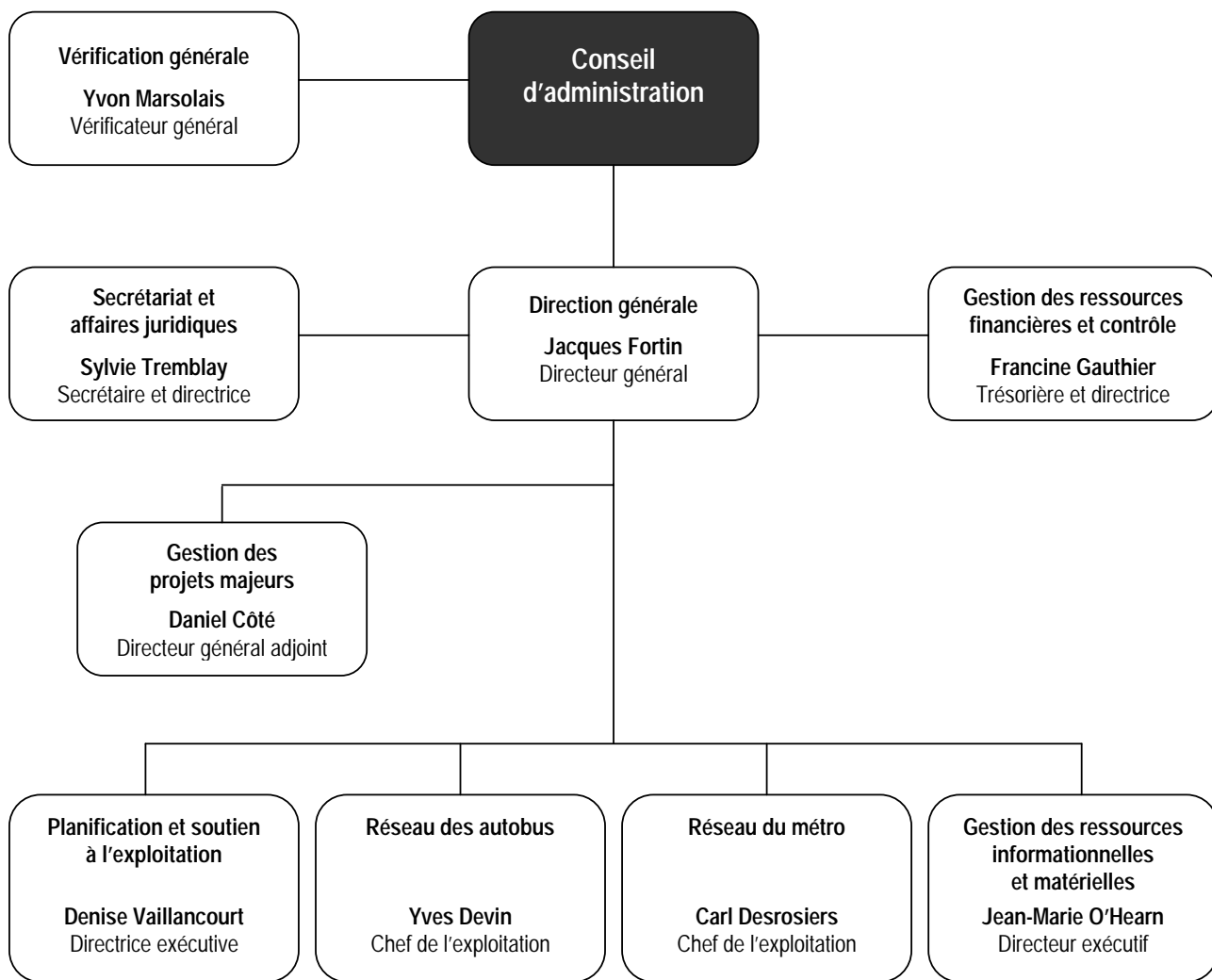
**Monsieur Yves Leblanc**

*Membre*

Représentant des citoyens de la ville de Montréal



## L'organigramme





## Table des matières

### BUDGET 2002 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus.....	2
Dépenses.....	3
Présentation des activités financières (revenus et dépenses) conformément aux états financiers.....	4
Grille tarifaire.....	5

### FAITS SAILLANTS 2002.....

7

### ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2002.....	16
Revenus 2001 - 2002.....	17
Analyse des revenus 2001 - 2002.....	18

### ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2002.....	22
Dépenses par type 2001 - 2002.....	23
Effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002.....	24
Analyse des dépenses 2001 - 2002.....	25

### DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2001 - 2002.....	31
Dépenses 2001 - 2002 - Autobus et métro.....	32
Effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002 - Autobus et métro.....	33
Dépenses, effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002 - Transport adapté.....	34

### PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Sommaire des unités administratives.....	37
Réseau des autobus.....	38
Réseau du métro.....	40
Planification et soutien à l'exploitation.....	42
Gestion des ressources informationnelles et matérielles.....	44
Gestion des projets majeurs.....	46
Gestion des ressources financières et contrôle.....	47
Secrétariat et affaires juridiques.....	48
Vérification générale.....	49
Direction générale.....	50

### PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Cadre financier.....	53
Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2004.....	54



## INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction .....	59
Revenus totaux (excluant les revenus reportés).....	60
Revenus d'exploitation - autobus et métro.....	61
Revenus d'exploitation - autobus et métro par déplacement.....	62
Achalandage - autobus et métro.....	63
Aide métropolitaine - autobus et métro.....	64
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation - autobus et métro.....	65
Contribution des municipalités de la CUM au budget de la STM.....	66
Dépenses totales .....	67
Dépenses totales de rémunération et de biens et services .....	68
Dépenses totales - autobus et métro.....	69
Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro .....	70
Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro par déplacement.....	71
Effectif moyen et heures supplémentaires.....	72
Heures de service - autobus.....	73
Kilomètres parcourus - autobus et voitures de métro .....	74
Dépenses totales - transport adapté.....	75
Déplacements en minibus et taxi - transport adapté.....	76
Dettes brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue) .....	77
Dépenses brutes liées aux investissements - autobus et métro.....	78
Service de la dette net - autobus et métro.....	79

## TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport - tarifs ordinaires et réduits .....	82
Vente de titres.....	83
Grille tarifaire - Villes nord-américaines .....	84

## ANNEXE

Définition des types de revenus.....	87
Définition des types de dépenses.....	89



## Note liminaire

Les montants inscrits dans les tableaux sont arrondis au millier de dollars près ou à l'unité près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté.

### Budget révisé 2001

Après l'adoption du budget 2001, des modifications ont été apportées au niveau des dépenses, sans toutefois affecter l'enveloppe globale de 699,0 millions de dollars. Afin de faciliter le suivi budgétaire 2001, la structure administrative adoptée au cours de l'année 2000 a été reflétée au budget révisé 2001. Entre autres, la Direction exécutive – Affaires corporatives a été scindée entre la Direction exécutive – Planification et soutien à l'exploitation et la Direction générale. De plus, le Service du contrôle fait parti dorénavant de la Direction exécutive – Gestion des ressources financières et matérielles.





## **BUDGET 2002 ET GRILLE TARIFAIRE**

---

**Revenus**

**Dépenses**

**Présentation des activités financières (revenus et dépenses)  
conformément aux états financiers**

**Grille tarifaire**



## Revenus

(en milliers de dollars)

### REVENUS-VOYAGEURS

#### Autobus et métro

Titres STM

288 008

Recettes métropolitaines

23 919

311 927

Transport adapté

1 000

TOTAL DES REVENUS-VOYAGEURS

312 927

AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION

15 544

CRÉDITS REPORTÉS

15 800

TOTAL DES REVENUS D'EXPLOITATION

344 271

SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ

21 386

SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS

Service de la dette – autobus et métro

47 180

REVENUS RELIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE

2 000

CONTRIBUTION DE LA NOUVELLE VILLE DE MONTRÉAL

244 100

CONTRIBUTION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LONGUEUIL - LIGNE 4

1 895

CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Aide métropolitaine – métro

42 100

Aide métropolitaine – autobus

6 487

Équipements métropolitains

1 800

Financement de la dette – trains de banlieue

14 281

64 668

TOTAL DES REVENUS

725 500



## Dépenses

(en milliers de dollars)

### AUTOBUS ET MÉTRO

Dépenses liées à l'exploitation	576 376	
Dépenses liées aux investissements		
Programme d'entretien périodique majeur	12 100	
Projets spéciaux	5 547	
Service de la dette	81 985	
Virement au fonds de roulement	1 400	
	<u>101 032</u>	
<b>TOTAL AUTOBUS ET MÉTRO</b>		<b>677 408</b>
<b>TRANSPORT ADAPTÉ</b>		
Dépenses liées à l'exploitation		28 515
<b>TRAINS DE BANLIEUE</b>		
Service de la dette		14 281
<b>DÉPENSES IMPRÉVUES</b>		<u>5 296</u>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>		<b>725 500</b>

### SOMMAIRE

Dépenses liées à l'exploitation	604 891
Dépenses liées aux investissements – autobus et métro	101 032
Service de la dette – trains de banlieue	14 281
Dépenses imprévues	<u>5 296</u>
<b>TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>725 500</b>



## Présentation des activités financières (revenus et dépenses) conformément aux états financiers

### Budget 2002

(en milliers de dollars)

#### REVENUS

Voyageurs	312 927
Contribution de la nouvelle Ville de Montréal	244 100
Subventions du gouvernement du Québec	70 566
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	64 668
Contribution de la Société de transport de Longueuil	1 895
Autres revenus	15 544
	<u>709 700</u>

Revenus relatifs aux activités d'investissement	4 150
Revenus de placements du fonds d'amortissement	3 193
	<u>717 043</u>

#### DÉPENSES

Service autobus et métro	578 723
Service de transport adapté	26 748
Service de la dette et frais de financement	37 763
Dépenses imprévues	5 296
Maintien des actifs	11 750
	<u>660 280</u>

#### AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

Remboursement en capital	18 709
Remboursement de la dette effectué par le fonds d'amortissement	11 250
Transfert aux activités d'investissement	
Contribution à même les revenus généraux	3 817
Contribution à même les revenus spécifiques	4 150
	<u>37 926</u>
	<u>698 206</u>

**EXCÉDENT (DÉFICIT) DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES AVANT AFFECTATIONS** 18 837

#### AFFECTATIONS

Surplus accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	15 800
Virement aux fonds réservés	
Contribution à même les revenus généraux	(42 694)
Contribution à même les revenus spécifiques	(3 193)
Virement pour le remboursement de la dette provenant des fonds réservés	11 250
	<u>(34 637)</u>

**EXCÉDENT (DÉFICIT)** --



## Grille tarifaire

	2002	2001
<b><u>Tarif local ordinaire</u></b>		
CAM	50,00 \$	48,50 \$
CAM hebdo	14,00 \$	13,50 \$
Tickets	6 / 9,00 \$	6 / 8,50 \$
Espèces	2,25 \$	2,00 \$
<b><u>Tarif local réduit</u></b>		
CAM	25,00 \$	22,50 \$
CAM hebdo	7,00 \$	6,75 \$
Tickets	6 / 4,50 \$	6 / 4,25 \$
Espèces	1,25 \$	1,00 \$
<b>Carte touristique</b>		
	7 \$ / 1 jour	7 \$ / 1 jour
	14 \$ / 3 jours	14 \$ / 3 jours



## FAITS SAILLANTS 2002

---

Plusieurs années de gestion budgétaire serrée et de compression des dépenses ont permis de diminuer substantiellement la contribution des municipalités. Par ailleurs, en 2001, la hausse de 5 millions de dollars de la contribution des municipalités a permis à la Société d'amorcer un virage afin de stabiliser son niveau de service malgré une augmentation importante du prix de l'énergie.

L'année 2002 sera marquée par des efforts importants en vue d'améliorer la qualité des services ainsi que de réaliser l'engagement des élus de la nouvelle Ville de Montréal, soit celui d'offrir aux étudiants de 18 à 25 ans la possibilité de se procurer la carte mensuelle à tarif réduit. Cette mesure, évaluée à 19 millions de dollars, sera financée en partie par la nouvelle Ville de Montréal, pour un montant de 7,5 millions de dollars, et également par la STM.

Malgré une légère hausse des tarifs en 2002, la STM figure toujours parmi les sociétés de transport qui offrent les plus bas tarifs en Amérique du Nord.

Le budget 2002 de la STM de 725,5 millions de dollars, permet, en plus de l'extension du tarif réduit, de régler les problématiques à l'entretien des autobus, de rétablir et d'améliorer le service et de répondre adéquatement à la croissance constante de l'achalandage dans son réseau depuis les trois dernières années.

## Une hausse des revenus-voyageurs et de l'achalandage

Jusqu'à tout récemment, l'année 2001 s'est révélée une année où les efforts de relance du transport en commun ont porté fruit. En effet, le niveau d'achalandage n'avait cessé de croître jusqu'à la date des attentats du 11 septembre dernier.

Le ralentissement économique conjugué avec la peur d'autres attentats, ont eu des effets néfastes sur la croissance de l'achalandage. Le nombre d'entrants au métro avec une hausse moyenne de plus de 4 % a connu un ralentissement marqué au mois de septembre 2001. Au cours de la semaine du 11 septembre, une diminution de près de 6 % a été constatée au niveau de la clientèle utilisant les tickets. Bien que la situation se soit améliorée légèrement dans les jours suivants, nous avons revu à la baisse nos prévisions financières pour l'année 2001.

Malgré qu'une récession se fasse sentir présentement au Québec, la STM prévoit une augmentation de son achalandage d'environ 1,5 million de déplacements, attribuable à l'extension du tarif réduit aux étudiants de 18 à 25 ans.

## Une contribution municipale favorisant le transport en commun

Depuis le retrait en 1992 du gouvernement du Québec au niveau du financement de l'exploitation du transport en commun, la structure de financement a beaucoup évolué. Les municipalités, dans un geste exemplaire, ont pris la relève du gouvernement du Québec en haussant de 150 millions de dollars leur contribution cette même année. De 1994 à 2000, la contribution des municipalités a constamment diminué pour atteindre un plancher de 231,6 millions de dollars en 2000, soit une baisse de près de 74 millions de dollars. Consciente de l'impact du transport en commun sur le développement économique et sur l'environnement, les municipalités ont injecté 5 millions de dollars en 2001. Afin de favoriser l'utilisation du transport en commun chez les étudiants de 25 ans et moins, la nouvelle Ville de Montréal portera sa contribution à 244,1 millions de dollars en 2002, soit une augmentation de 3,2 % par rapport à l'année 2001.

## Une politique tarifaire équitable

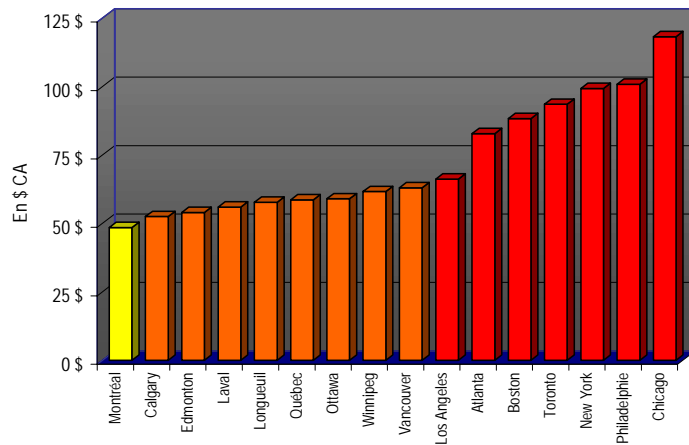
La majorité des sources de financement actuelles du transport en commun tendent à s'essouffler. La quote-part des revenus provenant des différents paliers de gouvernements est passée de 54 % en 1993 à 43 % en 2002. Les hausses successives des tarifs ont fait grimper la part des revenus autonomes de 46 % en 1993 à 57 % en 2002 des dépenses d'exploitation.

La hausse moyenne des tarifs pour l'année 2002, excluant le rattrapage tarifaire de la CAM à tarif réduit, sera de 3,4 %. Cette augmentation générera environ 9,6 millions de dollars. Le rattrapage du ratio du tarif réduit mensuel se poursuit cette année et sera en 2002 à un taux de 50 % de celui du tarif ordinaire. À ce chapitre, la carte CAM à tarif réduit sera au prix de 25,00 \$, soit une augmentation de 2,50 \$.

Dès janvier 2002, la Société permettra aux personnes âgées de 18 à 25 ans, étudiant à temps plein et résidant dans la nouvelle Ville de Montréal, d'acheter la carte CAM à tarif réduit. Pour la carte CAM à tarif ordinaire, elle passera de 48,50 \$ à 50,00 \$, soit une hausse de 1,50 \$ (3,1 %). Grâce à cette hausse tarifaire, la STM sera en mesure d'améliorer son service, principalement au niveau de son réseau d'autobus.

La CAM postale, mise en place en octobre 2000, permet aux clients de commander leur carte par la poste et vise à leur offrir une plus grande flexibilité pour l'achat du titre mensuel, tout en leur évitant les files d'attente en début de mois. En 2001, des modifications ont été apportées afin d'améliorer ce service. Notons que ce service est offert gratuitement depuis l'automne 2001.

Comparaison du tarif mensuel 2001



## Une lueur d'espoir pour le transport scolaire

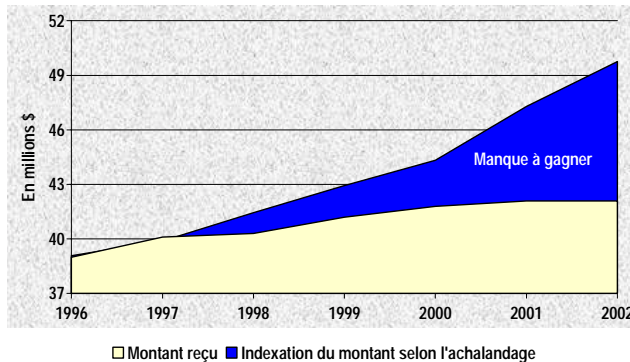
Chaque année, la STM transporte quotidiennement sur son réseau plus de 50 000 écoliers et les coûts sont évalués à plus de 12 millions de dollars. Pour l'année 2002, la STM s'est fixée comme objectif de récupérer auprès des commissions scolaires ou du gouvernement du Québec, un montant minimum de 2 millions de dollars à titre de compensation. À la suite des discussions qui se sont tenues tout au long de la dernière année auprès des divers ministères et intervenants du milieu, la STM est confiante d'en arriver à une entente pour l'année 2002.



## Agence métropolitaine de transport (AMT)

L'AMT verse depuis 1996 une aide métropolitaine, soit 0,20 \$ par déplacement en métro et 0,50 \$ par déplacement en autobus offrant un service métropolitain. L'AMT impose des seuils maximaux sur cette aide.

Évolution de l'aide métropolitaine - Métro



Sans ces limites, la Société aurait obtenu 4,7 millions de dollars de plus pour 2001 et 2002. De plus, cette aide n'a jamais été indexée depuis sa création, entraînant un manque à gagner de près de 17 millions de dollars pour la Société (voir graphique). Finalement, l'AMT voyant ses sources de financement se tarir, facture dorénavant certains frais relatifs aux sondages, à l'impression des titres et à l'utilisation des équipements métropolitains. Ces frais représentent pour la Société un montant de 1,5 million de dollars pour 2001 et 2002. Ces dépenses continueront à augmenter au cours des prochaines années, principalement au niveau des infrastructures métropolitaines.

## Le service d'autobus : le rétablissement à l'entretien

L'entretien des autobus, secteur névralgique de l'entreprise, a connu plusieurs problèmes depuis près de deux ans. Ceux-ci ont fait en sorte que pendant plusieurs mois, le service n'a pu être livré, tel que planifié. Parmi les causes de cette situation figure l'implantation par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) d'un nouveau programme d'entretien préventif, qui a exercé une pression à la hausse sur la charge de travail. En effet, le nombre d'inspections a augmenté de 17 %.

De plus, les cinq premières années de commercialisation du modèle d'autobus à plancher surbaissé (APS), ont été pour la STM une source importante de difficultés. En effet, celle-ci a été confrontée à des problèmes de fiabilité. De concert avec les organismes de transport, le gouvernement du Québec a approuvé un accord de principe concernant une aide gouvernementale totale de 21 millions de dollars pour améliorer la fiabilité des autobus APS actuellement en service. Ce programme, une fois en marche, permettra d'éviter des coûts additionnels. Présentement, les modalités d'application de cette aide ne sont pas encore connues.

Plusieurs raisons nous permettent cependant aujourd'hui d'être optimistes pour la prochaine année. D'une part, l'autobus APS s'améliore; d'autre part, l'arrivée de 75 nouveaux autobus au cours des derniers mois de l'année 2001 et de 225 autres en 2002, rétablira le parc d'autobus, qui compte près de 250 véhicules âgés de plus de seize ans. De plus, l'ajout de ressources, amorcé en 2001 et reflété au budget 2002, a permis de redresser la situation.

Finalement, devant l'envergure des problèmes à régler, une firme externe se joindra à notre équipe de gestion pour supporter l'entreprise dans l'implantation de meilleures pratiques au niveau des activités de l'entretien des autobus.

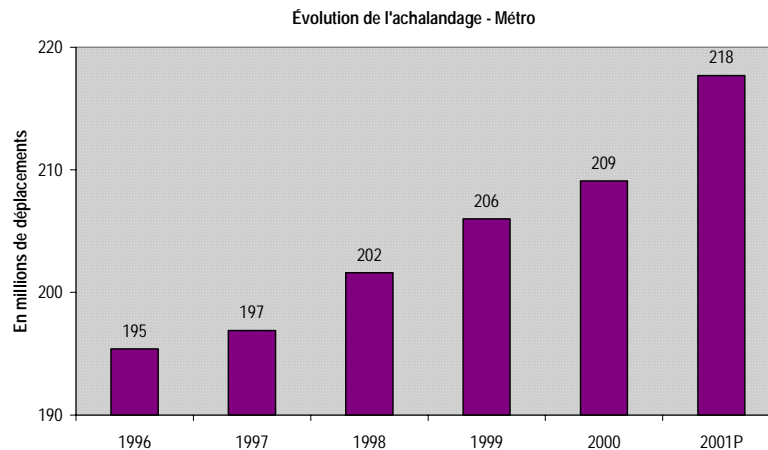
## L'offre de service autobus

L'offre de service planifié pour l'année 2002 est d'environ 4,2 millions d'heures. Ce niveau de service représente une hausse de plus de 65 000 heures de service par rapport aux prévisions de 2001.

Depuis plus de deux ans, le Réseau des autobus offrait un niveau de service de 98,5 % du service planifié compte tenu du manque de véhicules. L'ajout de ressources ainsi que le rétablissement du parc de véhicules nous permettront d'atteindre notre objectif de livrer la totalité des heures planifiées.

## Le service du métro : amélioration

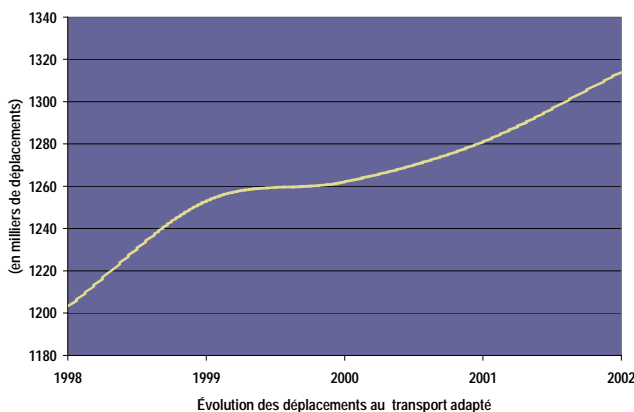
L'achalandage au métro a connu des augmentations de 1,5 % en 2000 et de 3,3 % au 30 septembre 2001. Afin de répondre aux besoins de la clientèle et de pallier les surcharges constatées durant les périodes les plus fréquentées, la Société a injecté des trains supplémentaires, et ce, dès mars 2001. En 2002, le service sera bonifié en période hors pointe sur les lignes 1, 2 et 5. Cette intégration au service de 2001 permettra à la clientèle de constater des améliorations au niveau des temps d'attente et du degré d'entassement dans les voitures de métro.



Alors que l'intervalle en période hors pointe sur les lignes 1 et 2 était de 7 min 50 s et de 7 min 40 s respectivement, celui-ci sera dorénavant de 7 min 15 s. Quant à la ligne 5, elle verra l'intervalle passer de 7 min 10 s à 6 min 10 s pendant l'heure du midi.

Au budget 2002, un ajout d'effectif au niveau des changeurs en station permettra de mieux couvrir les périodes de pointe et d'améliorer le service à la clientèle.

## Le transport adapté en croissance continue



La croissance de la demande au transport adapté est en hausse continue, et ce, conséquemment au vieillissement de la population, au virage ambulatoire, à la désinstitutionnalisation des personnes avec des déficiences intellectuelles et aux différents programmes visant l'intégration au travail et aux loisirs des personnes handicapées. En effet, depuis 1993, le nombre total de déplacements a connu une hausse de 33,9 %.

La STM présente un budget de 28,5 millions de dollars en hausse de 4,8 %. Ce budget prévoit une croissance de 1,2 % des déplacements effectués en taxi et de 4,9 % des déplacements en minibus par rapport aux prévisions 2001.

La demande de service au transport adapté excède toujours l'offre. Bien que les sommes investies sont de plus en plus importantes, il y aura encore des limitations dans le nombre de déplacements.

Malgré tout, le transport adapté cherche constamment à améliorer son service. En effet, un projet (ACCES V) sur la gestion des déplacements présentement en cours, permettra d'automatiser la quasi-totalité des opérations et apportera des améliorations au centre d'appel, à la ponctualité, à la plage de confirmation et réduira les coûts d'opération et les temps d'attente pour la clientèle.

## Les 35 ans du métro



Le métro a fêté ses 35 ans, le 14 octobre 2001. Après avoir offert un voyage sécuritaire à quelque 6 milliards de passagers, il demeure un des plus beaux métros au monde.

Cependant le temps ayant fait son œuvre, plusieurs équipements requièrent une cure de rajeunissement. Dans ce contexte, le remplacement ou la rénovation de ces équipements ou composantes est non seulement inévitable, mais revêt un caractère toujours plus urgent. À ce titre, on a qu'à constater la nécessité depuis les événements survenus en septembre dernier, de doter la Société de systèmes de sonorisation et de surveillance adéquats dans son réseau du métro.

Le programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro (Réno-Systèmes) est présentement en cours. Les coûts sont évalués à 280 millions de dollars et sont répartis sur cinq années.

## La gestion des risques financiers, un choix d'entreprise

Depuis déjà deux ans, les prix du pétrole et du gaz naturel fluctuent considérablement. En 2001, la Société a déboursé environ 32 millions de dollars. Consciente de la fragilité de l'économie et du contexte mondial difficile face aux attentats terroristes, la Société a conclu en octobre 2001, une transaction financière (SWAP) pour se prémunir d'une augmentation potentielle du coût du diesel.



## **ANALYSE DES REVENUS**

---

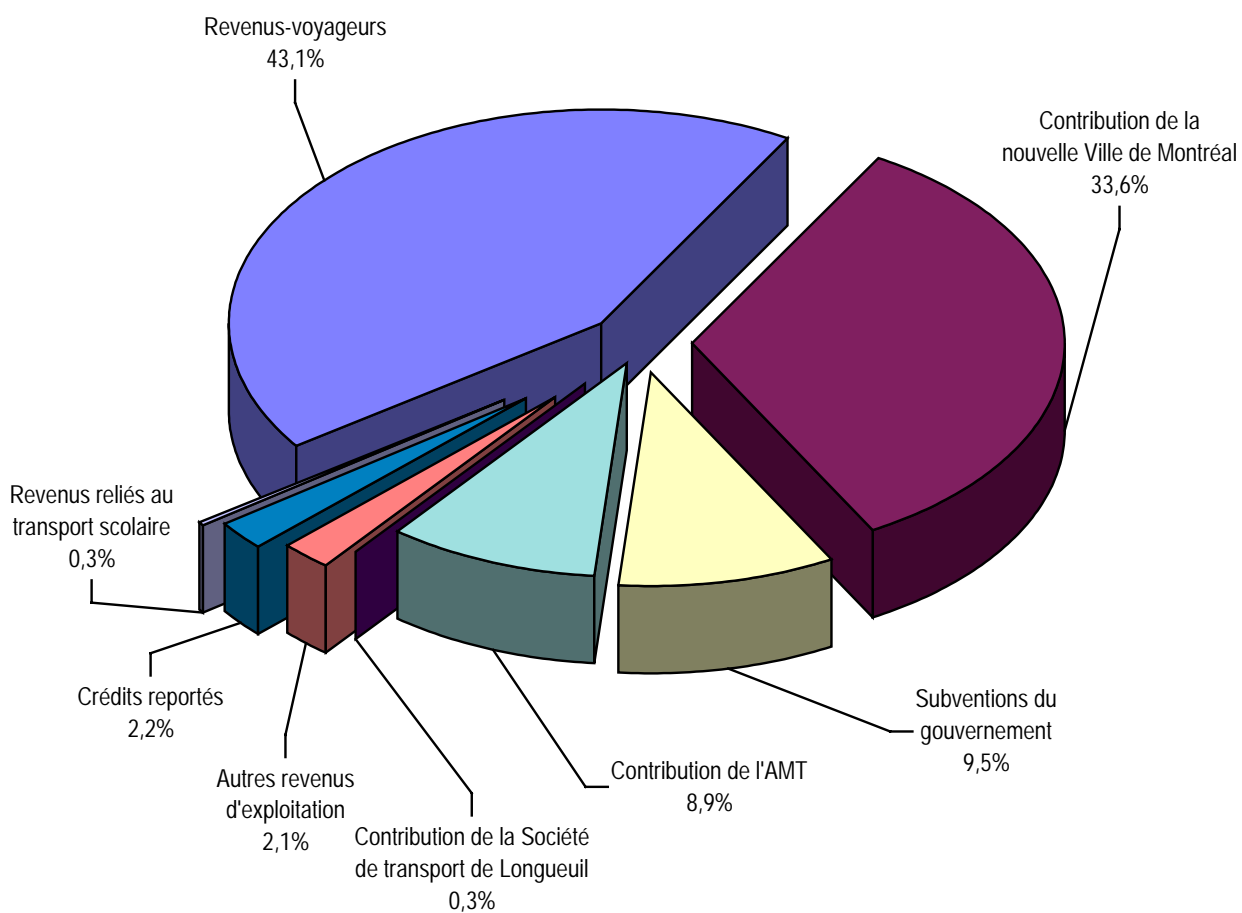
**Répartition des revenus 2002**

**Revenus 2001 - 2002**

**Analyse des revenus 2001 - 2002**



## Répartition des revenus 2002





# Budget 2002

## Revenus 2001 - 2002

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2002	Proportion des revenus	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
					Écart	Écart %
<b>REVENUS-VOYAGEURS</b>						
<b>Autobus et métro</b>						
Titres STM	288 008	39,7%	285 317	292 647	2 691	0,9
Recettes métropolitaines	23 919	3,3%	18 201	22 490	5 718	31,4
	<u>311 927</u>	<u>43,0%</u>	<u>303 518</u>	<u>315 137</u>	<u>8 409</u>	<u>2,8</u>
<b>Transport adapté</b>	<u>1 000</u>	<u>0,1%</u>	<u>1 050</u>	<u>950</u>	<u>(50)</u>	<u>(4,8)</u>
	<u>312 927</u>	<u>43,1%</u>	<u>304 568</u>	<u>316 087</u>	<u>8 359</u>	<u>2,7</u>
<b>AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION</b>	<u>15 544</u>	<u>2,1%</u>	<u>14 830</u>	<u>15 652</u>	<u>714</u>	<u>4,8</u>
<b>CRÉDITS REPORTÉS</b>						
De la réserve pour dépenses imprévues	5 396	0,8%	5 444	5 453	(48)	(0,9)
Surplus des revenus sur les dépenses	10 404	1,4%	2 556	3 681	7 848	307,0
	<u>15 800</u>	<u>2,2%</u>	<u>8 000</u>	<u>9 134</u>	<u>7 800</u>	<u>97,5</u>
<b>SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ</b>	<u>21 386</u>	<u>3,0%</u>	<u>20 375</u>	<u>19 655</u>	<u>1 011</u>	<u>5,0</u>
<b>SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS</b>						
Service de la dette - autobus et métro, autre subvention	<u>47 180</u>	<u>6,5%</u>	<u>48 121</u>	<u>46 043</u>	<u>(941)</u>	<u>(2,0)</u>
<b>REVENUS RELIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE</b>	<u>2 000</u>	<u>0,3%</u>			<u>2 000</u>	
<b>CONTRIBUTION DE LA NOUVELLE VILLE DE MONTRÉAL</b>	244 100	33,6%	236 600	236 600	7 500	3,2
<b>CONTRIBUTION DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LONGUEUIL - LIGNE 4</b>	1 895	0,3%	1 803	1 844	92	5,1
<b>CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT</b>						
Aide métropolitaine - métro	42 100	5,8%	41 600	41 545	500	1,2
Aide métropolitaine - autobus	6 487	0,9%	6 600	6 487	(113)	(1,7)
Équipements métropolitains	1 800	0,2%	1 695	1 817	105	6,2
Financement de la dette - trains de banlieue	14 281	2,0%	14 842	14 842	(561)	(3,8)
	<u>64 668</u>	<u>8,9%</u>	<u>64 737</u>	<u>64 691</u>	<u>(69)</u>	<u>(0,1)</u>
<b>TOTAL</b>	<u>725 500</u>	<u>100,0%</u>	<u>699 034</u>	<u>709 707</u>	<u>26 466</u>	<u>3,8</u>

## Analyse des revenus 2001 - 2002

Le budget 2002 des revenus est en hausse de 26,5 millions de dollars, soit 3,8 % par rapport au budget révisé 2001. La STM prévoit une hausse de l'achalandage de 1,5 million de déplacements en 2002, portant celui-ci à 355 millions. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

### Revenus-voyageurs en hausse de 2,7 %

*(en millions de dollars)*

■ Rabais tarifaire aux étudiants 18 à 25 ans.	- 19,0
■ Maintien de l'achalandage prévu de 2001.	8,9
■ Hausse de l'achalandage en 2002 (étudiants 18 à 25 ans).	1,0
■ Impact de la hausse moyenne des tarifs de 3,4 % (excluant la réduction aux étudiants de 18 à 25 ans).	9,6
■ Impact de la hausse de la CAM à tarif réduit.	2,2
■ Impact du nouveau mode de répartition des recettes métropolitaines entre les sociétés de transport et de la hausse moyenne des tarifs régionaux de 3,5 %.	5,7
	<u>8,4</u>

### Autres revenus d'exploitation en hausse de 4,8 %

*(en millions de dollars)*

■ Hausse des revenus publicitaires.	0,3
■ Hausse des revenus de loyers.	0,2
■ Autres.	0,2
	<u>0,7</u>

### Crédits reportés

Le budget 2002 prévoit un montant de 15,8 millions de dollars provenant de l'année 2001, soit une hausse de 7,8 millions de dollars par rapport aux crédits reportés du budget révisé 2001. Cette hausse provient principalement des revenus découlant de l'augmentation de l'achalandage.

### Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 5 %

Une hausse de 1 million de dollars est prévue par rapport au budget révisé 2001. Le montant des subventions représente 75 % des dépenses admissibles.

### Subventions du gouvernement liées aux investissements en baisse de 2 %

Le budget 2002 prévoit un montant de 47,2 millions de dollars, soit une baisse de 0,9 million de dollars par rapport au budget révisé 2001.

### Revenus reliés au transport scolaire

Pour l'année 2002, la STM s'est fixée comme objectif de récupérer auprès des commissions scolaires ou du gouvernement du Québec, un montant minimum de 2 millions de dollars à titre de compensation.



## Contribution de la nouvelle Ville de Montréal en hausse de 3,2 %

La contribution de la nouvelle Ville de Montréal sera de 244,1 millions de dollars pour 2002, soit une hausse de 7,5 millions de dollars dédiés uniquement au financement du tarif réduit pour les étudiants de 18 à 25 ans.

## Contribution de la Société de transport de Longueuil - ligne 4

Bien que le décret du gouvernement du Québec ait pris fin le 31 décembre 2000, le montant estimé de la contribution est celui du budget 2000, majoré du taux d'augmentation de l'inflation pour les années 2001 et 2002. Le montant prévu est de 1,9 million de dollars.

## Contribution de l'Agence métropolitaine de transport en baisse de 0,1 %

(en millions de dollars)

■ Ajustement de l'aide au métro et autobus.	0,4
■ Ajustement des revenus provenant des équipements métropolitains.	0,1
■ Diminution du service de la dette des trains de banlieue, financée à 100 % par l'AMT.	- 0,6
	<hr/>
	<b>- 0,1</b>





## **ANALYSE DES DÉPENSES**

---

**Répartition des dépenses 2002**

**Dépenses par type 2001 - 2002**

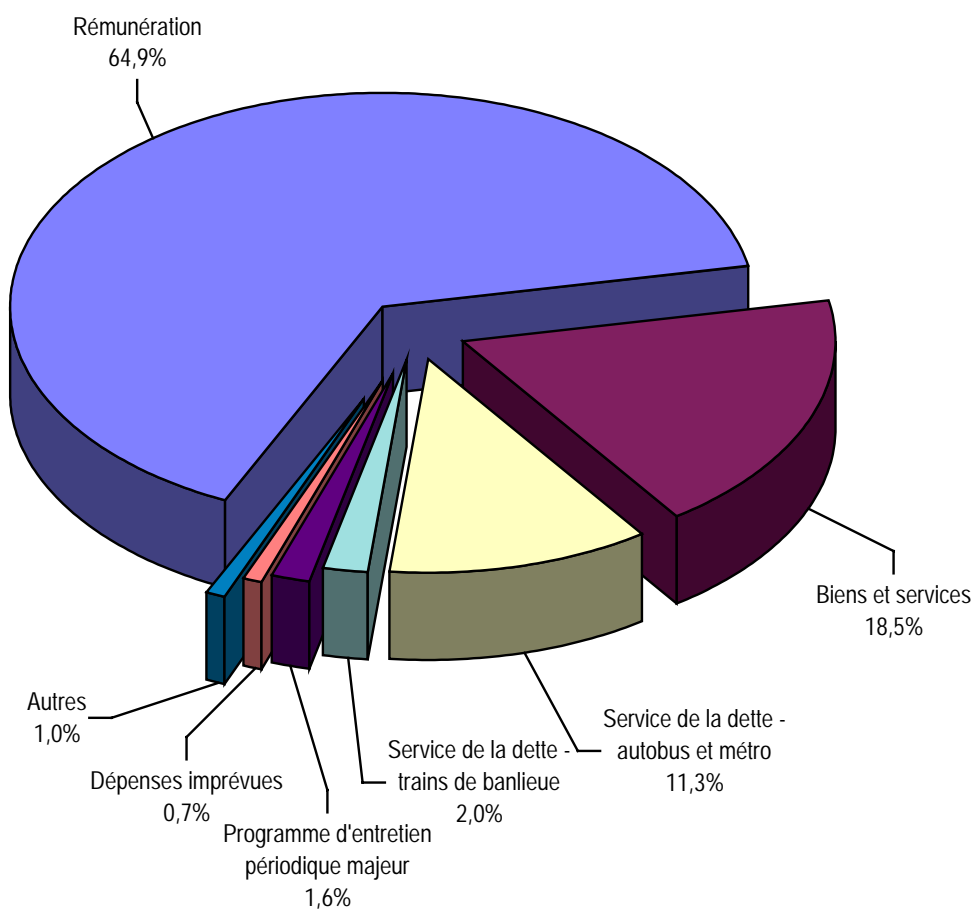
**Effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002**

**Analyse des dépenses 2001 – 2002**



## Répartition des dépenses 2002

---





## Dépenses par type 2001 - 2002

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2002	Proportion des dépenses	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
					Écart	Écart %
<b>DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	340 799	47,0 %	322 681	325 902	18 118	5,6
Heures supplémentaires	21 301	2,9 %	18 539	23 044	2 762	14,9
Primes diverses et autres paiements	36 328	5,0 %	34 193	34 410	2 135	6,2
Avantages sociaux conventionnés	24 661	3,4 %	22 385	22 355	2 276	10,2
	<u>423 089</u>	<u>58,3 %</u>	<u>397 798</u>	<u>405 711</u>	<u>25 291</u>	<u>6,4</u>
Cotisations aux régimes publics	38 402	5,3 %	35 919	36 497	2 483	6,9
Coût de la CSST	7 514	1,0 %	7 566	5 773	(52)	(0,7)
Amortissement des passifs salariaux	3 382	0,5 %	3 382	3 385		
	<u>49 298</u>	<u>6,8 %</u>	<u>46 867</u>	<u>45 655</u>	<u>2 431</u>	<u>5,2</u>
Gains de productivité	(1 500)	-0,2 %			(1 500)	
Transport scolaire			(2 000)		2 000	
	<u>470 887</u>	<u>64,9 %</u>	<u>442 665</u>	<u>451 366</u>	<u>28 222</u>	<u>6,4</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	5 479	0,8 %	5 642	2 842	(163)	(2,9)
Énergie, taxes et permis	53 247	7,3 %	56 030	55 055	(2 783)	(5,0)
Services professionnels	2 688	0,4 %	2 623	3 315	65	2,5
Services techniques et autres services	19 655	2,7 %	18 553	17 965	1 102	5,9
Matériel et fournitures	34 807	4,8 %	33 808	35 777	999	3,0
Location	6 457	0,9 %	6 534	7 003	(77)	(1,2)
Financement des opérations	1 500	0,2 %	1 500	1 359		
Dépenses diverses	10 171	1,4 %	9 117	7 786	1 054	11,6
	<u>134 004</u>	<u>18,5 %</u>	<u>133 807</u>	<u>131 102</u>	<u>197</u>	<u>0,1</u>
	<u>604 891</u>	<u>83,4 %</u>	<u>576 472</u>	<u>582 468</u>	<u>28 419</u>	<u>4,9</u>
<b>DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS</b>						
Programme d'entretien périodique majeur	12 100	1,6 %	12 100	12 100		
Projets spéciaux	5 547	0,8 %	5 200	4 504	347	6,7
Service de la dette - autobus et métro	81 985	11,3 %	82 924	77 935	(939)	(1,1)
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 320		
	<u>101 032</u>	<u>13,9 %</u>	<u>101 624</u>	<u>95 859</u>	<u>(592)</u>	<u>(0,6)</u>
<b>SERVICE DE LA DETTE - TRAINS DE BANLIEUE</b>	<u>14 281</u>	<u>2,0 %</u>	<u>14 842</u>	<u>14 842</u>	<u>(561)</u>	<u>(3,8)</u>
<b>DÉPENSES IMPRÉVUES</b>	<u>5 296</u>	<u>0,7 %</u>	<u>6 096</u>	<u>700</u>	<u>(800)</u>	<u>(13,1)</u>
<b>TOTAL</b>	<u>725 500</u>	<u>100,0 %</u>	<u>699 034</u>	<u>693 869</u>	<u>26 466</u>	<u>3,8</u>



## Effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>EFFECTIF (en années-personnes)</b>					
Gestionnaires	145	140	148	5	3,6
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	84	90	84	(6)	(6,7)
Professionnels syndiqués	169	169	166		
Employés de bureau syndiqués	580	571	574	9	1,6
Gestionnaires de 1er niveau - transport	302	299	296	3	1,0
Commis caissiers	190	193	189	(3)	(1,6)
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	113	111	112	2	1,8
Agents de surveillance	149	146	150	3	2,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 340	3 285	3 292	55	1,7
Employés d'entretien	1 882	1 823*	1 827	59	3,2
	<b>6 954</b>	<b>6 827</b>	<b>6 838</b>	<b>127</b>	<b>1,9</b>
<b>CSST</b>					
Gestionnaires de 1er niveau - transport	2	2	1		
Commis caissiers			3		
Agents de surveillance	3	2	6	1	50,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	102	106	105	(4)	(3,8)
Employés d'entretien	25	20	37	5	25,0
	<b>132</b>	<b>130</b>	<b>152</b>	<b>2</b>	<b>1,5</b>
	<b>7 086</b>	<b>6 957</b>	<b>6 990</b>	<b>129</b>	<b>1,9</b>
<b>EFFECTIF LIÉ AUX INVESTISSEMENTS</b>					
	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>56</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>7 181</b>	<b>7 052</b>	<b>7 046</b>	<b>129</b>	<b>1,8</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Gestionnaires	240	240	272		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	34		
Professionnels syndiqués	586	586	3 493		
Employés de bureau syndiqués	15 692	15 542	20 955	150	1,0
Gestionnaires de 1er niveau - transport	38 590	34 190	45 091	4 400	12,9
Commis caissiers	40 336	41 268	49 340	(932)	(2,3)
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	11 081	11 081	20 296		
Agents de surveillance	6 440	7 439	7 081	(999)	(13,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	384 491	363 809	395 579	20 682	5,7
Employés d'entretien	129 772	87 114	170 622	42 658	49,0
<b>TOTAL</b>	<b>627 328</b>	<b>561 369</b>	<b>712 763**</b>	<b>65 959</b>	<b>11,7</b>

\* Le niveau d'effectif a été ajusté (16 postes) afin de faire refléter les postes reliés à la réalisation des travaux sous garantie pour fins de comparaison avec le budget 2002. Cette dépense est donc remboursée à 100 %.

\*\* Comprend 15 670 heures reliées aux projets d'investissement.

Note : Les gains de productivité de 1,5 million de dollars ne sont pas reflétés dans ce tableau.

## Analyse des dépenses 2001 - 2002

Le budget 2002 des dépenses est en hausse de 26,5 millions de dollars, soit une augmentation de 3,8 % par rapport au budget révisé 2001. Voici le détail des variations :

### Dépenses liées à l'exploitation

Les dépenses liées à l'exploitation sont en hausse de 28,4 millions de dollars, soit 4,9 % par rapport au budget révisé 2001. La rémunération augmente de 28,2 millions de dollars et les biens et services de 0,2 million de dollars.

#### Rémunération en hausse de 6,4 %

Cette augmentation d'un montant de 28,2 millions de dollars s'explique principalement par l'ajustement de l'offre de service autobus et métro et l'effet des clauses de conventions collectives.

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Indexation (3 %).	12,4
■ Hausse des primes d'assurance collective.	1,7
■ Ajustements de différents paramètres financiers, tels que : <ul style="list-style-type: none"> <li>• taux de cotisation RRQ de 4,3 % à 4,7 %;</li> <li>• taux de cotisation à l'assurance-emploi de 2,87 % à 2,80 %;</li> <li>• fonds des services de santé;</li> <li>• primes diverses;</li> <li>• variations des coûts de la CSST.</li> </ul>	2,6
■ Élimination du remboursement de dépenses relié au transport scolaire en 2001.	2,0
■ Hausse du volume d'activités relative à la propreté des installations, dont une partie sera financée par une firme externe (journal Métro).	0,4
■ Amélioration du service au Réseau des autobus : <ul style="list-style-type: none"> <li>• optimisation et révision de la livraison du service;</li> <li>• hausse du nombre de déplacements en minibus au transport adapté.</li> </ul>	2,9
■ Amélioration du service à la clientèle au Réseau du métro : <ul style="list-style-type: none"> <li>• meilleure couverture des loges du métro;</li> <li>• ajout de trains additionnels sur les lignes 1, 2 et 5 durant les heures de pointe et le midi.</li> </ul>	1,2
■ Réduction du taux d'immobilisation des autobus.	3,9
■ Application du programme d'entretien préventif de la SAAQ occasionnant une augmentation du nombre d'inspection au Réseau des autobus.	1,4
■ Hausse des dépenses d'entretien des voitures de métro due, entre autres, à une augmentation du kilométrage relié à l'ajout de l'offre de service.	0,6
■ Gains de productivité.	- 1,5
■ Autres.	0,6
	<b>28,2</b>



## Biens et services en hausse de 0,1 %

Cette faible augmentation de 0,2 million de dollars, s'explique par les variations suivantes :

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Dépenses majeures :	- 0,2
• ajustement de la prévision de consommation des pneus porteurs du métro;	
• rationalisation des petites immobilisations.	
■ Énergie, taxes et permis :	- 2,8
• ajustement du coût du carburant au prix du marché actuel.	
■ Services techniques et autres :	1,2
• augmentation du nombre de déplacements par taxi ainsi que du coût par déplacement au transport adapté;	
• hausse des dépenses liées à la disposition de matières dangereuses;	
• frais d'utilisation des terminus de l'AMT;	
• réduction du coût des contrats de transport d'argent et de gardiennage;	
• augmentation nette des frais reliés à l'informatique.	
■ Matériel et fournitures :	1,0
• consommation plus élevée de pièces pour l'entretien des autobus et des voitures de métro;	
• hausse des coûts d'entretien des bâtiments de la STM.	
■ Location :	- 0,1
• diminution des coûts de location de locaux;	
• hausse des coûts de location de photocopieurs.	
■ Dépenses diverses :	1,1
• provision pour l'indexation des biens et services;	
• augmentation de la commission aux agences pour la vente de titres occasionnée par une hausse des tarifs et de l'achalandage.	
	<hr/>
	<u>0,2</u>

## Dépenses liées aux investissements

Depuis quelques années, la STM maintient le programme de rajeunissement de ses actifs (garages, stations, équipements, systèmes informatiques, autobus, voitures de métro, etc.). Pour 2002, le budget des dépenses liées aux investissements diminue de 0,6 million de dollars par rapport au budget révisé 2001.

Le budget du service de la dette autobus et métro représente 81,1 % du montant total du budget des dépenses liées aux investissements.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2002 – 2003 – 2004 » de la STM.

### Programme d'entretien périodique majeur

Le Programme d'entretien périodique majeur a été mis en place en 1992 afin d'entretenir les éléments d'actif qui ont atteint, en majorité, la moitié de leur vie utile.

Le budget 2002 est au même niveau qu'au budget révisé 2001, soit de 12,1 millions de dollars. Il se répartit entre les secteurs de la façon suivante :

- Secteur autobus (3,5 millions de dollars) :
  - entretien des véhicules (3,4 millions de dollars);
  - maintien des équipements (0,1 million de dollars).
- Secteur métro (5,6 millions de dollars) :
  - entretien des voitures de métro et autres véhicules (3,4 millions de dollars);
  - remplacement des équipements fixes (1,5 million de dollars);
  - maintien des infrastructures et du patrimoine (0,7 million de dollars).
- Secteur des normes environnementales et de la santé-sécurité (2,3 millions de dollars).
- Secteur du développement du service et de l'informatique (0,7 million de dollars).

### Projets spéciaux

Le budget 2002 est de 5,5 millions de dollars, en hausse de 0,3 million de dollars. Le budget des projets spéciaux est réparti de la façon suivante :

- **Acquisition et remplacement d'équipements informatiques (1,7 million de dollars)** : cette somme sert à couvrir, entre autres, le remplacement de micro-ordinateurs, d'imprimantes et de logiciels, soit 0,5 million de dollars de moins qu'au budget révisé 2001.
- **Implantation de la Vision 2002 (1,8 million de dollars)** : ce budget vise à supporter la réalisation de projets reliés à l'amélioration du service et des outils d'information à la clientèle ainsi qu'au développement et à la promotion du transport en commun.
- **Gestion des activités d'entretien des autobus (2,0 millions de dollars)** : la Société a conclu une entente avec une firme spécialisée afin de revoir la gestion de l'entretien des autobus.

## **Service de la dette – autobus et métro en baisse de 1,1 %**

Le budget du service de la dette brut passera à 82 millions de dollars en 2002, soit une diminution de 0,9 million de dollars par rapport au budget révisé 2001. Cette diminution s'explique essentiellement par la conjoncture favorable des taux d'intérêt au cours de 2001 et prévue également pour 2002.

Le service de la dette net est de 34,8 millions de dollars, soit le même montant qu'au budget révisé 2001.

## **Virement au fonds de roulement**

Le fonds de roulement de la STM, au montant de 7 millions de dollars, a été créé en 1996, afin de faciliter l'acquisition d'immobilisations. Celui-ci a été utilisé entièrement pour l'implantation du système intégré d'entreprise R/3 de SAP. Il doit être remboursé sur une période de cinq ans, à compter de l'année suivant celle de la dépense. Pour 2002, le virement au fonds de roulement est de 1,4 million de dollars.

## **Service de la dette – trains de banlieue en baisse de 3,8 %**

Le budget 2002 est de 14,3 millions de dollars, ce qui représente une réduction de 0,6 million de dollars par rapport au budget révisé 2001. Remboursée à 100 % par l'AMT, cette dette viendra à échéance en 2007.

## **Dépenses imprévues**

Le budget 2002 prévoit un montant de 5,3 millions de dollars, soit une réduction de 0,8 million de dollars par rapport au budget révisé 2001. La nouvelle Loi sur les sociétés de transport en commun, effective le 1<sup>er</sup> janvier 2002, permet de créer une réserve, d'au plus 1,5 % des dépenses, pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.





## DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

---

**Sommaire des dépenses par mode de transport 2001 - 2002**

**Dépenses 2001 - 2002 - Autobus et métro**

**Effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002 - Autobus et métro**

**Dépenses, effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002 - Transport adapté**



## Sommaire des dépenses par mode de transport 2001 - 2002

(en milliers de dollars)

	Budget 2002	Proportion des dépenses	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
					Écart	Écart %
<b>AUTOBUS ET MÉTRO</b>						
Dépenses liées à l'exploitation	576 376	79,5 %	549 272	556 261	27 104	4,9
<b>Dépenses liées aux investissements</b>						
Programme d'entretien périodique majeur	12 100	1,6 %	12 100	12 100		
Projets spéciaux	5 547	0,8 %	5 200	4 504	347	6,7
Service de la dette	81 985	11,3 %	82 924	77 935	(939)	(1,1)
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 320		
	<u>101 032</u>	<u>13,9 %</u>	<u>101 624</u>	<u>95 859</u>	<u>(592)</u>	<u>(0,6)</u>
	677 408	93,4 %	650 896	652 120	26 512	4,1
<b>TRANSPORT ADAPTÉ</b>						
Dépenses liées à l'exploitation	28 515	3,9 %	27 200	26 207	1 315	4,8
<b>TRAINS DE BANLIEUE</b>						
Service de la dette	14 281	2,0 %	14 842	14 842	(561)	(3,8)
<b>DÉPENSES IMPRÉVUES</b>	<u>5 296</u>	<u>0,7 %</u>	<u>6 096</u>	<u>700</u>	<u>(800)</u>	<u>(13,1)</u>
<b>TOTAL</b>	<b>725 500</b>	<b>100,0 %</b>	<b>699 034</b>	<b>693 869</b>	<b>26 466</b>	<b>3,8</b>
<b>SOMMAIRE</b>						
Dépenses liées à l'exploitation	604 891	83,4 %	576 472	582 468	28 419	4,9
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro	101 032	13,9 %	101 624	95 859	(592)	(0,6)
Service de la dette - trains de banlieue	14 281	2,0 %	14 842	14 842	(561)	(3,8)
Dépenses imprévues	<u>5 296</u>	<u>0,7 %</u>	<u>6 096</u>	<u>700</u>	<u>(800)</u>	<u>(13,1)</u>
	725 500	100,0 %	699 034	693 869	26 466	3,8



## Dépenses 2001 - 2002 Autobus et métro

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget	Proportion	Budget	Prévision	Budget 2002 vs budget 2001	
	2002	des dépenses	révisé 2001	2001	Écart	Écart %
<b>DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	329 740	48,7 %	312 177	315 754	17 563	5,6
Heures supplémentaires	20 352	3,0 %	17 593	21 824	2 759	15,7
Primes diverses et autres paiements	34 879	5,1 %	32 805	33 054	2 074	6,3
Avantages sociaux conventionnés	23 863	3,5 %	21 656	21 643	2 207	10,2
	<b>408 834</b>	<b>60,3 %</b>	<b>384 231</b>	<b>392 275</b>	<b>24 603</b>	<b>6,4</b>
Cotisations aux régimes publics	37 138	5,5 %	34 733	35 350	2 405	6,9
Coût de la CSST	7 380	1,1 %	7 436	5 573	(56)	(0,8)
Amortissement des passifs salariaux	3 382	0,5 %	3 382	3 385		
	<b>47 900</b>	<b>7,1 %</b>	<b>45 551</b>	<b>44 308</b>	<b>2 349</b>	<b>5,2</b>
Gains de productivité	(1 500)	- 0,2 %			(1 500)	
Transport scolaire			(2 000)		2 000	
	<b>455 234</b>	<b>67,2 %</b>	<b>427 782</b>	<b>436 583</b>	<b>27 452</b>	<b>6,4</b>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	3 712	0,5 %	3 874	2 585	(162)	(4,2)
Énergie, taxes et permis	51 733	7,6 %	54 635	53 335	(2 902)	(5,3)
Services professionnels	2 672	0,4 %	2 607	3 298	65	2,5
Services techniques et autres services	10 766	1,6 %	10 079	9 131	687	6,8
Matériel et fournitures	34 232	5,1 %	33 242	35 248	990	3,0
Location	6 443	1,0 %	6 520	6 992	(77)	(1,2)
Financement des opérations	1 500	0,2 %	1 500	1 359		
Dépenses diverses	10 084	1,5 %	9 033	7 730	1 051	11,6
	<b>121 142</b>	<b>17,9 %</b>	<b>121 490</b>	<b>119 678</b>	<b>(348)</b>	<b>(0,3)</b>
	<b>576 376</b>	<b>85,1 %</b>	<b>549 272</b>	<b>556 261</b>	<b>27 104</b>	<b>4,9</b>
<b>DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS</b>						
Programme d'entretien périodique majeur	12 100	1,8 %	12 100	12 100		
Projets spéciaux	5 547	0,8 %	5 200	4 504	347	6,7
Service de la dette - autobus et métro	81 985	12,1 %	82 924	77 935	(939)	(1,1)
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 320		
	<b>101 032</b>	<b>14,9 %</b>	<b>101 624</b>	<b>95 859</b>	<b>(592)</b>	<b>(0,6)</b>
<b>TOTAL</b>	<b>677 408</b>	<b>100,0 %</b>	<b>650 896</b>	<b>652 120</b>	<b>26 512</b>	<b>4,1</b>



## Effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002 Autobus et métro

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001 Écart	Écart %
<b>EFFECTIF (en années-personnes)</b>					
Gestionnaires	140	135	143	5	3,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	84	90	84	(6)	(6,7)
Professionnels syndiqués	169	169	166		
Employés de bureau syndiqués	571	562	565	9	1,6
Gestionnaires de 1er niveau - transport	287	284	281	3	1,1
Commis caissiers	138	141	141	(3)	(2,1)
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	111	109	110	2	1,8
Agents de surveillance	149	146	150	3	2,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 218	3 167	3 176	51	1,6
Employés d'entretien	1 860	1 801*	1 806	59	3,3
	<b>6 727</b>	<b>6 604</b>	<b>6 622</b>	<b>123</b>	<b>1,9</b>
<b>CSST</b>					
Gestionnaires de 1er niveau - transport	2	2	1		
Commis caissiers			1		
Agents de surveillance	3	2	6	1	50,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	98	102	101	(4)	(3,9)
Employés d'entretien	25	20	37	5	25,0
	<b>128</b>	<b>126</b>	<b>146</b>	<b>2</b>	<b>1,6</b>
	<b>6 855</b>	<b>6 730</b>	<b>6 768</b>	<b>125</b>	<b>1,9</b>
<b>EFFECTIF LIÉ AUX INVESTISSEMENTS</b>					
	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>56</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>6 950</b>	<b>6 825</b>	<b>6 824</b>	<b>125</b>	<b>1,8</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Gestionnaires	240	240	272		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	34		
Professionnels syndiqués	586	586	3 493		
Employés de bureau syndiqués	15 617	15 467	20 732	150	1,0
Gestionnaires de 1er niveau - transport	36 440	32 040	42 941	4 400	13,7
Commis caissiers	28 156	29 088	31 336	(932)	(3,2)
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	10 481	10 481	19 796		
Agents de surveillance	6 440	7 439	7 081	(999)	(13,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	375 491	353 689	383 982	21 802	6,2
Employés d'entretien	127 218	84 810	167 682	42 408	50,0
<b>TOTAL</b>	<b>600 769</b>	<b>533 940</b>	<b>677 349**</b>	<b>66 829</b>	<b>12,5</b>

\* Le niveau d'effectif a été ajusté (16 postes) afin de faire refléter les postes reliés à la réalisation des travaux sous garantie pour fins de comparaison avec le budget 2002. Cette dépense est donc remboursée à 100 %.

\*\* Comprend 15 670 heures reliées aux projets d'investissement

Note : Les gains de productivité de 1,5 million de dollars ne sont pas reflétés dans ce tableau.



## Dépenses, effectif et heures supplémentaires 2001 - 2002 Transport adapté

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2002	Proportion des dépenses	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001 Écart	Écart %
<b>DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION</b>						
<b>Rémunération</b>						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	11 059	38,8 %	10 504	10 148	555	5,3
Heures supplémentaires	950	3,3 %	946	1 220	4	0,4
Primes diverses et autres paiements	1 448	5,1 %	1 388	1 356	60	4,3
Avantages sociaux conventionnés	798	2,8 %	729	712	69	9,5
	<u>14 255</u>	<u>50,0 %</u>	<u>13 567</u>	<u>13 436</u>	<u>688</u>	<u>5,1</u>
Cotisations aux régimes publics	1 264	4,4 %	1 186	1 147	78	6,6
Coût de la CSST, salaire payé à l'employé	134	0,5 %	130	200	4	3,1
	<u>1 398</u>	<u>4,9 %</u>	<u>1 316</u>	<u>1 347</u>	<u>82</u>	<u>6,2</u>
	<u>15 653</u>	<u>54,9 %</u>	<u>14 883</u>	<u>14 783</u>	<u>770</u>	<u>5,2</u>
<b>Biens et services</b>						
Dépenses majeures	1 767	6,2 %	1 768	257	(1)	(0,1)
Services professionnels	16	0,1 %	15	17	1	6,7
Services techniques et autres services	8 889	31,2 %	8 474	8 834	415	4,9
Matériel et fournitures	576	2,0 %	567	529	9	1,6
Location	14		14	11		
Dépenses diverses	86	0,3 %	84	56	2	2,4
	<u>11 348</u>	<u>39,8 %</u>	<u>10 922</u>	<u>9 704</u>	<u>426</u>	<u>3,9</u>
	<u>27 001</u>	<u>94,7 %</u>	<u>25 805</u>	<u>24 487</u>	<u>1 196</u>	<u>4,6</u>
<b>Autres dépenses</b>						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 514	5,3 %	1 395	1 720	119	8,5
<b>TOTAL</b>	<b>28 515</b>	<b>100,0 %</b>	<b>27 200</b>	<b>26 207</b>	<b>1 315</b>	<b>4,8</b>
<b>EFFECTIF <i>(en années-personnes)</i></b>						
Gestionnaires	5		5	5		
Employés de bureau syndiqués	9		9	9		
Gestionnaires de 1er niveau - transport	15		15	15		
Commis caissiers	52		52	48		
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	2		2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	122		118	116	4	3,4
Employés d'entretien	22		22	21		
	<u>227</u>		<u>223</u>	<u>216</u>	<u>4</u>	<u>1,8</u>
<b>CSST</b>						
Commis caissiers				2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	4		4	4		
	<u>4</u>		<u>4</u>	<u>6</u>		
<b>TOTAL</b>	<b>231</b>		<b>227</b>	<b>222</b>	<b>4</b>	<b>1,8</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>						
Employés de bureau syndiqués	75		75	223		
Gestionnaires de 1er niveau - transport	2 150		2 150	2 150		
Commis caissiers	12 180		12 180	18 004		
Gestionnaires de 1er niveau - entretien	600		600	500		
Chauffeurs, opérateurs et autres	9 000		10 120	11 597	(1 120)	(11,1)
Employés d'entretien	2 554		2 304	2 940	250	10,9
<b>TOTAL</b>	<b>26 559</b>		<b>27 429</b>	<b>35 414</b>	<b>(870)</b>	<b>(3,2)</b>



## PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

---

**Sommaire des unités administratives**

**Réseau des autobus**

**Réseau du métro**

**Planification et soutien à l'exploitation**

**Gestion des ressources informationnelles et matérielles**

**Gestion des projets majeurs**

**Gestion des ressources financières et contrôle**

**Secrétariat et affaires juridiques**

**Vérification générale**

**Direction générale**



# Budget 2002

## Sommaire des unités administratives

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>Réseau des autobus</b>					
(000 \$)	262 702	246 181	253 376	16 521	6,7
Effectif	3 725	3 639	3 667	86	2,4
Heures supplémentaires	412 305	351 103	453 122	61 202	17,4
<b>Réseau du métro</b>					
(000 \$)	136 867	127 370	128 151	9 497	7,5
Effectif	1 926	1 866	1 872	60	3,2
Heures supplémentaires	129 324	123 523	159 478	5 801	4,7
<b>Planification et soutien à l'exploitation</b>					
(000 \$)	36 803	35 527	34 872	1 276	3,6
Effectif	427	420	426	7	1,7
Heures supplémentaires	23 950	26 074	10 374	(2 124)	(8,1)
<b>Gestion des ressources informationnelles et matérielles</b>					
(000 \$)	49 500	50 415	50 394	(915)	(1,8)
Effectif	550	576	573	(26)	(4,5)
Heures supplémentaires	29 395	26 513	30 645	2 882	10,9
<b>Gestion des projets majeurs</b>					
(000 \$)	1 374	1 351	1 452	23	1,7
Effectif	15	15	16		
<b>Gestion des ressources financières et contrôle</b>					
(000 \$)	16 510	15 882	15 733	628	4,0
Effectif	172	175	173	(3)	(1,7)
Heures supplémentaires	5 796	6 728	3 910	(932)	(13,9)
<b>Secrétariat et affaires juridiques</b>					
(000 \$)	3 208	3 037	3 036	171	5,6
Effectif	24	23	22	1	4,3
<b>Vérification générale</b>					
(000 \$)	941	900	851	41	4,6
Effectif	10	10	9		
<b>Direction générale</b>					
(000 \$)	754	727	723	27	3,7
Effectif	6	6	6		



## Réseau des autobus

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> (en milliers de dollars)					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	168 904	159 377	160 352	9 527	6,0
Heures supplémentaires	13 722	11 331	14 748	2 391	21,1
Primes diverses et autres paiements	23 854	22 818	22 952	1 036	4,5
Avantages sociaux conventionnés	12 734	11 605	11 763	1 129	9,7
Cotisations aux régimes publics	19 825	18 451	18 781	1 374	7,4
Coût CSST, salaire payé à l'employé	2 970	2 718	3 120	252	9,3
	<u>242 009</u>	<u>226 300</u>	<u>231 716</u>	<u>15 709</u>	<u>6,9</u>
<b>Biens et services</b>					
Dépenses majeures	1 376	1 592	1 558	-216	-13,6
Services professionnels	21	21	43		
Services techniques et autres services	1 313	1 044	1 063	269	25,8
Matériel et fournitures	17 784	17 025	18 745	759	4,5
Location	22	20	56	2	10,0
Dépenses diverses	177	179	195	-2	-1,1
	<u>20 693</u>	<u>19 881</u>	<u>21 660</u>	<u>812</u>	<u>4,1</u>
<b>TOTAL</b>	<b>262 702</b>	<b>246 181</b>	<b>253 376</b>	<b>16 521</b>	<b>6,7</b>

L'augmentation de l'enveloppe budgétaire de 16,5 millions de dollars est occasionnée essentiellement par une hausse de 15,7 millions de dollars des coûts de main-d'œuvre.

À elles seules, l'application des conventions collectives et la hausse des coûts reliés aux régimes publics et autres primes s'élèvent à 7,8 millions de dollars. Par ailleurs, un effort important est mis en place afin d'optimiser et de revoir à la hausse la livraison du service à la clientèle. Ainsi, l'ajout de 33 postes de chauffeur d'autobus, de 3 postes de gestionnaire de premier niveau et de 22 000 heures de temps supplémentaire permettront au Réseau des autobus d'atteindre son objectif 2002, soit d'offrir la totalité de son service planifié.

Afin d'assurer la livraison du service, le Réseau des autobus mettra également l'emphase sur la réduction du taux d'immobilisation. En effet, afin de remédier aux problèmes survenus en 2001 à l'entretien des véhicules, nous poursuivons les efforts entrepris en augmentant notamment le nombre de révisions des moteurs à l'entretien majeur, en modulant nos normes d'entretien préventif sur celles de la SAAQ et en renouvelant le contrat d'anticorrosion. L'ensemble de ces mesures se traduit par l'ajout de 52 postes, de 39 000 heures de temps supplémentaire ainsi qu'une augmentation des biens et services de 0,8 million de dollars pour une hausse totale de 6 millions de dollars.





## Réseau des autobus

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>EFFECTIF (en années-personnes)</b>					
Gestionnaires	28	29	29	(1)	(3,4)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	4		
Professionnels syndiqués	1	1	1		
Employés de bureau syndiqués	45	45	39		
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	128	125	125	3	2,4
Commis caissiers	90	90	92		
Gestionnaires de 1er - niveau - entretien	47	45	45	2	4,4
Chauffeurs, opérateurs et autres	2 558	2 525	2 527	33	1,3
Employés d'entretien	736	691*	707	45	6,5
	<b>3 636</b>	<b>3 554</b>	<b>3 569</b>	<b>82</b>	<b>2,3</b>
<b>CSST</b>					
Gestionnaires de 1er - niveau - transport		1		(1)	(100,0)
Commis caissiers			1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	77	77	78		
Employés d'entretien	12	7	19	5	71,4
	<b>89</b>	<b>85</b>	<b>98</b>	<b>4</b>	<b>4,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3 725</b>	<b>3 639</b>	<b>3 667</b>	<b>86</b>	<b>2,4</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Professionnels syndiqués			29		
Employés de bureau syndiqués	1 339	1 339	1 401		
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	9 764	5 364	9 702	4 400	82,0
Commis caissiers	22 975	22 975	26 175		
Gestionnaires de 1er - niveau - entretien	4 958	4 558	10 547	400	8,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	289 589	271 994	300 736	17 595	6,5
Employés d'entretien	83 680	44 873	104 532	38 807	86,5
<b>TOTAL</b>	<b>412 305</b>	<b>351 103</b>	<b>453 122</b>	<b>61 202</b>	<b>17,4</b>

\* Le niveau d'effectif a été ajusté (16 postes) afin de faire refléter les postes reliés à la réalisation des travaux sous garantie pour fins de comparaison avec le budget 2002. Cette dépense est donc remboursée à 100 %.



## Réseau du métro

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> (en milliers de dollars)					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	90 409	84 576	84 366	5 833	6,9
Heures supplémentaires	4 516	4 203	5 332	313	7,4
Primes diverses et autres paiements	8 823	8 034	8 137	789	9,8
Avantages sociaux conventionnés	6 363	5 754	5 814	609	10,6
Cotisations aux régimes publics	10 159	9 363	9 491	796	8,5
Coût CSST, salaire payé à l'employé	1 146	1 181	1 258	(35)	(3,0)
	<u>121 416</u>	<u>113 111</u>	<u>114 398</u>	<u>8 305</u>	<u>7,3</u>
<b>Biens et services</b>					
Dépenses majeures	1 609	1 554	1 409	55	3,5
Services professionnels	273	273	299		
Services techniques et autres services	1 770	1 772	1 507	(2)	(0,1)
Matériel et fournitures	10 842	9 506	9 371	1 336	14,1
Location	1 065	1 065	1 061		
Dépenses diverses	(108)	89	106	(197)	(221,3)
	<u>15 451</u>	<u>14 259</u>	<u>13 753</u>	<u>1 192</u>	<u>8,4</u>
<b>TOTAL</b>	<b>136 867</b>	<b>127 370</b>	<b>128 151</b>	<b>9 497</b>	<b>7,5</b>

Au Réseau du métro, l'enveloppe budgétaire augmente de 9,5 millions de dollars. L'augmentation est occasionnée principalement par une hausse de 4,3 millions de dollars due à l'application des conventions collectives, à la hausse des coûts reliés aux régimes publics et autres primes ainsi que par le transfert de responsabilités de l'entretien des escaliers mécaniques (anciennement à la Gestion des ressources informationnelles et matérielles). Ce transfert au montant de 3,1 millions de dollars combiné aux coûts intrinsèques précédents, représentent 78 % de la hausse de l'enveloppe budgétaire.

Des dépenses additionnelles de 2,1 millions de dollars sont prévues pour améliorer le service à la clientèle dans les stations de métro. Dans l'objectif de rendre un meilleur service à la clientèle, le budget des changeurs des stations de métro pour l'année 2002 a été majoré afin de pouvoir accorder la totalité du service planifié. De plus, afin de répondre aux besoins de la clientèle, nous maintenons en 2002, le train additionnel en opération toute la journée sur les lignes 1 et 2 et celui de la ligne 5 en opération durant les heures de pointe et le midi. Finalement, les efforts amorcés en 2001 se poursuivent afin de réduire le nombre d'arrêts de service causés par la défectuosité des portes de voitures de métro.



## Réseau du métro

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>EFFECTIF (en années-personnes)</b>					
Gestionnaires	23	23	23		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3		
Professionnels syndiqués	4	4	4		
Employés de bureau syndiqués	43	43	43		
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	156	156	152		
Commis caissiers	15	15	15		
Gestionnaires de 1er - niveau - entretien	47	46	46	1	2,2
Agents de surveillance	149	145	150	4	2,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	640	620	629	20	3,2
Employés d'entretien	811	774	766	37*	4,8
	<u>1 891</u>	<u>1 829</u>	<u>1 831</u>	<u>62</u>	<u>3,4</u>
<b>CSST</b>					
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	1	1	1		
Agents de surveillance	3	2	6	1	50,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	21	25	22	(4)	(16,0)
Employés d'entretien	10	9	12	1	11,1
	<u>35</u>	<u>37</u>	<u>41</u>	<u>(2)</u>	<u>(5,4)</u>
<b>TOTAL</b>	<b>1 926</b>	<b>1 866</b>	<b>1 872</b>	<b>60</b>	<b>3,2</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués			35		
Professionnels syndiqués	35	35	440		
Employés de bureau syndiqués	2 156	2 006	2 631	150	7,5
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	26 536	26 536	32 124		
Commis caissiers	3 881	3 881	4 606		
Gestionnaires de 1er - niveau - entretien	3 855	3 827	6 868	28	0,7
Agents de surveillance	6 440	7 439	7 081	(999)	(13,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	63 868	57 537	78 550	6 331	11,0
Employés d'entretien	22 553	22 262	27 143	291	1,3
<b>TOTAL</b>	<b>129 324</b>	<b>123 523</b>	<b>159 478</b>	<b>5 801</b>	<b>4,7</b>

\* 26 postes proviennent du transfert d'activités reliées aux escaliers mécaniques de la Direction exécutive – Gestion des ressources informationnelles et matérielles.



## Planification et soutien à l'exploitation

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> <i>(en milliers de dollars)</i>					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	26 004	24 656	24 725	1 348	5,5
Heures supplémentaires	794	838	412	(44)	(5,3)
Primes diverses et autres paiements	549	484	496	65	13,4
Avantages sociaux conventionnés	1 613	1 356	1 426	257	19,0
Cotisations aux régimes publics	2 414	2 266	2 404	148	6,5
Coût CSST, salaire payé à l'employé	16	15	45	1	6,7
	<u>31 390</u>	<u>29 615</u>	<u>29 508</u>	<u>1 775</u>	<u>6,0</u>
<b>Biens et services</b>					
Services professionnels	1 481	1 557	1 528	(76)	(4,9)
Services techniques et autres services	1 550	1 624	1 177	(74)	(4,6)
Matériel et fournitures	519	571	641	(52)	(9,1)
Dépenses diverses	1 863	2 160	2 018	(297)	(13,8)
	<u>5 413</u>	<u>5 912</u>	<u>5 364</u>	<u>(499)</u>	<u>(8,4)</u>
<b>TOTAL</b>	<b>36 803</b>	<b>35 527</b>	<b>34 872</b>	<b>1 276</b>	<b>3,6</b>

Malgré une hausse des coûts de main-d'œuvre de 1,8 million de dollars occasionnée principalement par l'application des conventions collectives et à la hausse des coûts reliés aux régimes publics et autres primes, des mesures internes ont été mises en place afin de limiter l'augmentation de l'enveloppe budgétaire à 1,3 million de dollars.

Parmi ces mesures, on retrouve une rationalisation des biens et services, tels que les dépenses d'études, les dépenses de production d'outils de communication ainsi que la réduction des dépenses de fournitures de bureau et d'uniformes.



## Planification et soutien à l'exploitation

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>EFFECTIF</b> ( <i>en années-personnes</i> )					
Gestionnaires	36	32	34	4	12,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	58	62	58	(4)	(6,5)
Professionnels syndiqués	120	119	115	1	0,8
Employés de bureau syndiqués	188	183	195	5	2,7
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	2	2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	20	22	20	(2)	(9,1)
Employés d'entretien	3			3	
	<u>427</u>	<u>420</u>	<u>424</u>	<u>7</u>	<u>1,7</u>
<b>CSST</b>					
Chauffeurs, opérateurs et autres			2		
<b>TOTAL</b>	<b>427</b>	<b>420</b>	<b>426</b>	<b>7</b>	<b>1,7</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100			
Professionnels syndiqués			803		
Employés de bureau syndiqués	1 816	1 816	7 797		
Chauffeurs, opérateurs et autres	22 034	24 158	1 774	(2 124)	(8,8)
<b>TOTAL</b>	<b>23 950</b>	<b>26 074</b>	<b>10 374</b>	<b>(2 124)</b>	<b>(8,1)</b>



## Gestion des ressources informationnelles et matérielles

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> (en milliers de dollars)					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	29 133	29 324	28 949	(191)	(0,7)
Heures supplémentaires	1 092	971	1 027	121	12,5
Primes diverses et autres paiements	1 066	917	949	149	16,2
Avantages sociaux conventionnés	2 073	2 002	2 028	71	3,5
Cotisations aux régimes publics	3 022	3 007	3 129	15	0,5
Coût CSST, salaire payé à l'employé	96	102	140	(6)	(5,9)
	<u>36 482</u>	<u>36 323</u>	<u>36 222</u>	<u>159</u>	<u>0,4</u>
<b>Biens et services</b>					
Dépenses majeures	727	727	652		
Services professionnels	473	332	436	141	42,5
Services techniques et autres services	4 397	4 361	4 288	36	0,8
Matériel et fournitures	4 475	5 575	5 775	(1 100)	(19,7)
Location	511	547	635	(36)	(6,6)
Dépenses diverses	2 435	2 550	2 386	(115)	(4,5)
	<u>13 018</u>	<u>14 092</u>	<u>14 172</u>	<u>(1 074)</u>	<u>(7,6)</u>
<b>TOTAL</b>	<b>49 500</b>	<b>50 415</b>	<b>50 394</b>	<b>(915)</b>	<b>(1,8)</b>

Par rapport à 2001, l'enveloppe budgétaire est en réduction de 0,9 million de dollars. Cela est due au transfert de responsabilités de l'entretien des escaliers mécaniques au Réseau du métro pour une somme de 3,1 millions de dollars, compensé par l'ajustement des salaires tel que prévu aux conventions collectives et à la hausse des coûts reliés aux régimes publics et autres primes pour environ 2 millions de dollars.

Notons également que le budget 2002 a été révisé à la hausse de 0,2 million de dollars pour refléter l'ajout, au début de 2002, d'un poste relié à la sécurité informatique et l'ajustement des dépenses en biens et services pour le support aux utilisateurs (SAU).



## Gestion des ressources informationnelles et matérielles

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>EFFECTIF (en années-personnes)</b>					
Gestionnaires	25	25	28		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	4	3	(1)	(25,0)
Professionnels syndiqués	24	24	23		
Employés de bureau syndiqués	167	165	163	2	1,2
Gestionnaires de 1er - niveau - entretien	17	18	18	(1)	(5,6)
Employés d'entretien	311	337	334	(26)	(7,7)
	<u>547</u>	<u>573</u>	<u>569</u>	<u>(26)</u>	<u>(4,5)</u>
<b>CSST</b>					
Employés d'entretien	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>4</u>		
<b>TOTAL</b>	<b>550</b>	<b>576</b>	<b>573</b>	<b>(26)</b>	<b>(4,5)</b>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Gestionnaires	240	240	240		
Professionnels syndiqués	416	416	441		
Employés de bureau syndiqués	6 085	6 085	4 692		
Gestionnaires de 1er - niveau - entretien	1 668	2 096	2 096	(428)	(20,4)
Employés d'entretien	20 986	17 676	23 176	3 310	18,7
<b>TOTAL</b>	<b>29 395</b>	<b>26 513</b>	<b>30 645</b>	<b>2 882</b>	<b>10,9</b>



## Gestion des projets majeurs

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> <i>(en milliers de dollars)</i>					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	1 145	1 135	1 165	10	0,9
Primes diverses et autres paiements	10	9	15	1	11,1
Avantages sociaux conventionnés	57	47	66	10	21,3
Cotisations aux régimes publics	94	92	138	2	2,2
	<u>1 306</u>	<u>1 283</u>	<u>1 384</u>	<u>23</u>	<u>1,8</u>
<b>Biens et services</b>					
Services professionnels	30	30	20		
Services techniques et autres services	1	1	2		
Matériel et fournitures	10	10	10		
Dépenses diverses	27	27	36		
	<u>68</u>	<u>68</u>	<u>68</u>		
<b>TOTAL</b>	<b>1 374</b>	<b>1 351</b>	<b>1 452</b>	<b>23</b>	<b>1,7</b>
<b>EFFECTIF</b> <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	7	7	8		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	1	1		
Professionnels syndiqués	5	6	5	(1)	(16,7)
Employés de bureau syndiqués	2	1	2	1	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>		





## Gestion des ressources financières et contrôle

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> (en milliers de dollars)					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	9 360	9 021	8 981	339	3,8
Heures supplémentaires	228	250	141	(22)	(8,8)
Primes diverses et autres paiements	351	338	327	13	3,8
Avantages sociaux conventionnés	657	588	589	69	11,7
Cotisations aux régimes publics	927	894	895	33	3,7
	<u>11 523</u>	<u>11 091</u>	<u>10 933</u>	<u>432</u>	<u>3,9</u>
<b>Biens et services</b>					
Services professionnels	132	132	158		
Services techniques et autres services	1 101	1 111	1 080	(10)	(0,9)
Matériel et fournitures	558	525	572	33	6,3
Dépenses diverses	3 196	3 023	2 990	173	5,7
	<u>4 987</u>	<u>4 791</u>	<u>4 800</u>	<u>196</u>	<u>4,1</u>
<b>TOTAL</b>	<b>16 510</b>	<b>15 882</b>	<b>15 733</b>	<b>628</b>	<b>4,0</b>
<b>EFFECTIF</b> (en années-personnes)					
Gestionnaires	17	16	17	1	6,3
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	3	3	(1)	(33,3)
Professionnels syndiqués	10	10	12		
Employés de bureau syndiqués	109	110	107	(1)	(0,9)
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	1	1	1		
Commis caissiers	33	35	33	(2)	(5,7)
	<u>172</u>	<u>175</u>	<u>173</u>	<u>(3)</u>	<u>(1,7)</u>
<b>HEURES SUPPLÉMENTAIRES</b>					
Gestionnaires			32		
Professionnels syndiqués	135	135	145		
Employés de bureau syndiqués	4 221	4 221	3 301		
Gestionnaires de 1er - niveau - transport	140	140	86		
Commis caissiers	1 300	2 232	346	(932)	(41,8)
	<u>5 796</u>	<u>6 728</u>	<u>3 910</u>	<u>(932)</u>	<u>(13,9)</u>



## Secrétariat et affaires juridiques

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> <i>(en milliers de dollars)</i>					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	1 467	1 320	1 292	147	11,1
Primes diverses et autres paiements	25	20	19	5	25,0
Avantages sociaux conventionnés	93	77	76	16	20,8
Cotisations aux régimes publics	136	123	120	13	10,6
	<u>1 721</u>	<u>1 540</u>	<u>1 507</u>	<u>181</u>	<u>11,8</u>
<b>Biens et services</b>					
Dépenses majeures	860	860	860		
Services professionnels	205	205	299		
Services techniques et autres services	11	11	11		
Matériel et fournitures	31	18	16	13	72,2
Location	97	85	80	12	14,1
Dépenses diverses	283	318	263	(35)	(11,0)
	<u>1 487</u>	<u>1 497</u>	<u>1 529</u>	<u>(10)</u>	<u>(0,7)</u>
<b>TOTAL</b>	<b>3 208</b>	<b>3 037</b>	<b>3 036</b>	<b>171</b>	<b>5,6</b>
<b>EFFECTIF</b> <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	2	1	1	1	100,0
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	2		
Professionnels syndiqués	5	5	6		
Employés de bureau syndiqués	14	14	13		
	<u>24</u>	<u>23</u>	<u>22</u>	<u>1</u>	<u>4,3</u>



## Vérification générale

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> <i>(en milliers de dollars)</i>					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	758	727	650	31	4,3
Primes diverses et autres paiements	5	5	5		
Avantages sociaux conventionnés	38	31	27	7	22,6
Cotisations aux régimes publics	64	61	55	3	4,9
	<u>865</u>	<u>824</u>	<u>737</u>	<u>41</u>	<u>5,0</u>
<b>Biens et services</b>					
Services professionnels	50	50	89		
Matériel et fournitures	6	6	6		
Dépenses diverses	20	20	19		
	<u>76</u>	<u>76</u>	<u>114</u>		
<b>TOTAL</b>	<b>941</b>	<b>900</b>	<b>851</b>	<b>41</b>	<b>4,6</b>
<b>EFFECTIF</b> <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	1	1		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	8	8	7		
Employés de bureau syndiqués	1	1	1		
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>		



## Direction générale

	Budget 2002	Budget révisé 2001	Prévision 2001	Budget 2002 vs budget 2001	
				Écart	Écart %
<b>DÉPENSES PAR TYPE</b> <i>(en milliers de dollars)</i>					
<b>Rémunération</b>					
Rémunération de base	475	455	454	20	4,4
Primes diverses et autres paiements	5	5	5		
Avantages sociaux conventionnés	25	21	21	4	19,0
Cotisations aux régimes publics	41	38	39	3	7,9
	<u>546</u>	<u>519</u>	<u>519</u>	<u>27</u>	<u>5,2</u>
<b>Biens et services</b>					
Services professionnels	5	5			
Services techniques et autres services	156	156	156		
Matériel et fournitures	5	5	5		
Dépenses diverses	42	42	43		
	<u>208</u>	<u>208</u>	<u>204</u>		
<b>TOTAL</b>	<b>754</b>	<b>727</b>	<b>723</b>	<b>27</b>	<b>3,7</b>
<b>EFFECTIF</b> <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	1	1		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3		
Employés de bureau syndiqués	2	2	2		
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>		



## PERSPECTIVES FINANCIÈRES

---

Cadre financier

Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2004



## Cadre financier

Les cadres financiers des dernières années ont été dressés à partir d'une projection des revenus et des dépenses basée principalement sur l'inflation.

En 2002, la STM se trouve plongée dans un nouveau contexte politique. Actuellement, celle-ci ne connaît pas toutes les orientations du conseil de la nouvelle Ville de Montréal. À l'exception du président et du vice-président, les autres membres du conseil d'administration de la STM ne sont toujours pas nommés. De plus, le cadre financier pour la grande région de Montréal, qui devait être connu le 15 novembre 2001, a été retardé.

D'ici le début de l'année 2003, la STM entreprendra de nouvelles négociations de conventions collectives pour la majorité de ses groupes d'employés syndiqués. Les résultats sont difficilement prévisibles et pourraient différer de façon notable, car actuellement la STM se prévaut d'un congé de contribution aux régimes de retraite de ses employés de l'ordre de 30 millions de dollars annuellement.

Pour toutes ces situations, conjuguées avec l'incertitude des marchés financiers, le cadre financier pour les exercices 2003 et 2004 n'est pas présenté.



## Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2004

En 2004, la projection des besoins en matière d'emprunt montre que la dette totale se situera à 950 millions de dollars, comparativement à 371 millions de dollars en 1994. Cette augmentation importante est en grande partie due à l'entretien et au remplacement des actifs vieillissants.

Pour la même période de référence, la dette nette devrait atteindre 350 millions de dollars. La proportion du service de la dette net sur le montant des dépenses totales s'établirait à 4,8 % en 2002, par rapport à 2,7 % en 1994. Outre l'augmentation importante des besoins d'emprunt, ces deux variations s'expliquent aussi par le vieillissement des actifs et la nécessité d'adapter le service aux besoins de la clientèle.

Pour les années 2002 à 2004, la Société fera des investissements majeurs de plus de 800 millions de dollars afin de maintenir en état ses actifs. Les projets les plus importants sont le programme de remplacement de 379 autobus, le programme de maintien des équipements fixes au Réseau du métro, l'achat d'un nouveau système de vente et perception, la modernisation du centre d'entretien majeur des autobus, un système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC) et un programme de rénovation des stations construites lors du prolongement du métro en 1976 (Reno-Stations phase II). Les projets sont présentés plus en détail dans le document « Dépenses d'investissement 2002 – 2003 – 2004 » de la STM.

L'essentiel des projets de développement, aussi prévus aux investissements de la Société, est constitué de l'implantation de nouvelles voies réservées, de mesures préférentielles et de l'optimisation de certains terminus et points d'attente.

La Société poursuivra également sa démarche amorcée en 1999 d'appariement de l'actif et du passif à long terme, en finançant les actifs par une dette ayant un terme égal à la durée de vie utile de l'actif.

### ÉVOLUTION DE LA DETTE NETTE DE LA STM

(en millions de dollars)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Projection 2003	Projection 2004
<b>DETTE TOTALE</b>	371	403	455	480	462	505	476	478	596	790	950
Dette – trains de banlieue	(87)	(88)	(106)	(97)	(87)	(68)	(60)	(46)	(39)	(34)	(34)
<b>DETTE EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE</b>	284	315	349	383	375	437	416	432	557	756	916
Portion de la dette assumée par :											
MTQ	(149)	(160)	(188)	(194)	(169)	(194)	(184)	(201)	(254)	(364)	(456)
Fonds d'amortissement <sup>1</sup>	(18)	(30)	(15)	(29)	(50)	(71)	(71)	(85)	(114)	(116)	(110)
<b>DETTE NETTE</b>	117	125	146	160	156	172	161	146	189	276	350

<sup>1</sup> Correspond au montant accumulé par la STM en vue de rembourser la dette, excluant la portion reliée aux trains de banlieue



## Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2004

(en millions de dollars)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Projection 2003 2004	
<b>AUTOBUS ET METRO</b>											
Service de la dette brut	44,8	56,3	44,4	65,4	73,3	75,0	82,3	77,9	82,0	94,6	110,5
Subventions	(25,9)	(32,0)	(22,8)	(35,5)	(39,3)	(38,9)	(45,0)	(45,3)	(47,2)	(55,3)	(66,2)
<b>Service de la dette net</b>	<b>18,9</b>	<b>24,3</b>	<b>21,6</b>	<b>29,9</b>	<b>34,0</b>	<b>36,1</b>	<b>37,3</b>	<b>32,6</b>	<b>34,8</b>	<b>39,3</b>	<b>44,3</b>
<b>TRAINS DE BANLIEUE</b>											
Service de la dette brut	16,8	17,3	19,1	21,8	21,7	20,3	15,8	14,8	14,3	8,7	7,3
Contribution de l'AMT	(16,8)	(17,3)	(19,1)	(21,8)	(21,7)	(20,3)	(15,8)	(14,8)	(14,3)	(8,7)	(7,3)
<b>Service de la dette net</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTAL</b>											
Service de la dette brut	61,6	73,6	63,5	87,2	95,0	95,3	98,1	92,7	96,3	103,3	117,8
Subventions et contribution de l'AMT	(42,7)	(49,3)	(41,9)	(57,3)	(61,0)	(59,2)	(60,8)	(60,1)	(61,5)	(64,0)	(73,5)
<b>SERVICE DE LA DETTE NET</b>	<b>18,9</b>	<b>24,3</b>	<b>21,6</b>	<b>29,9</b>	<b>34,0</b>	<b>36,1</b>	<b>37,3</b>	<b>32,6</b>	<b>34,8</b>	<b>39,3</b>	<b>44,3</b>
<b>SERVICE DE LA DETTE NET SUR LES DÉPENSES TOTALES</b>											
	2,7 %	3,4 %	3,3 %	4,5 %	5,0 %	5,3 %	5,5 %	4,7 %	4,8 %	n.d.	n.d.
<b>REMBOURSEMENT DE L'AMT DU SERVICE DE LA DETTE NET DES PROJETS RÉGIONAUX</b>											
				(1,2)	(1,2)	(1,1)	(1,2)	(0,5)	(0,3)	(0,3)	(0,2)
<b>FINANCEMENT COMPTANT APRÈS SUBVENTION POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR</b>											
Dépenses brutes	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	12,1	12,1	12,1	12,1
Subvention	(1,0)	(0,7)	(0,5)	(0,7)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Dépenses nettes</b>	<b>14,7</b>	<b>8,4</b>	<b>10,8</b>	<b>8,4</b>	<b>8,6</b>	<b>9,2</b>	<b>11,3</b>	<b>12,1</b>	<b>12,1</b>	<b>12,1</b>	<b>12,1</b>
<b>DÉPENSES PRÉVUES AU BUDGET D'EXPLOITATION POUR LES PROJETS SPÉCIAUX</b>											
				4,2	2,4	6,9	5,8	4,5	5,5	5,5	5,5
<b>AFFECTATIONS ET VIREMENT AU FONDS DE ROULEMENT</b>											
	7,2	12,6	(0,7)	3,3	3,1	2,0	1,1	1,3	1,4	1,4	1,4
<b>IMPACT NET SUR LE BUDGET D'EXPLOITATION</b>											
	40,8	45,3	31,7	44,6	46,9	53,1	54,3	50,0	53,5	58,0	63,1





## INDICATEURS DE PERFORMANCE

---

### Introduction

Revenus totaux (excluant les revenus reportés)

Revenus d'exploitation - autobus et métro

Revenus d'exploitation - autobus et métro par déplacement

Achalandage - autobus et métro

Aide métropolitaine - autobus et métro

Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation - autobus et métro

Contribution des municipalités de la CUM au budget de la STM

Dépenses totales

Dépenses totales de rémunération et de biens et services

Dépenses totales - autobus et métro

Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro

Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro par déplacement

Effectif moyen et heures supplémentaires

Heures de service - autobus

Kilomètres parcourus - autobus et voitures de métro

Dépenses totales - transport adapté

Déplacements en minibus et taxi - transport adapté

Dettes brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue)

Dépenses brutes liées aux investissements - autobus et métro

Service de la dette net - autobus et métro

## Introduction

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation pour la période 1993 à 2002 de la STM (de 1993 à 2001 : STCUM et à partir de 2002 : STM). Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1993. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice pour la période 1993 – 2002 est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2001 et 2002 sont des prévisions.

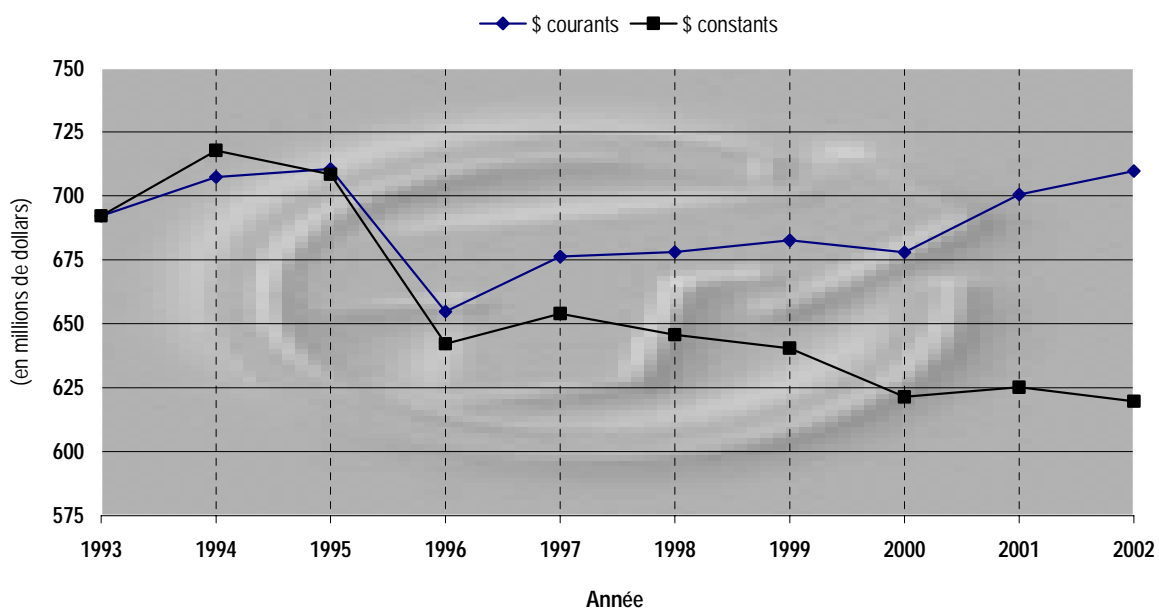
IPC – Montréal	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Prévision 2002
	1,000	0,986	1,003	1,020	1,034	1,050	1,066	1,091	1,121	1,145
Variation en %		-1,45	1,78	1,66	1,41	1,55	1,50	2,37	2,70	2,20

Source: Statistique Canada



## Revenus totaux (excluant les revenus reportés)

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	692,2	707,3	710,6	654,8	676,3	678,1	682,6	678,0	700,6	709,7	2,5 %
\$ constants	692,2	717,7	708,4	642,2	654,0	645,7	640,4	621,4	625,2	619,7	-10,5 %

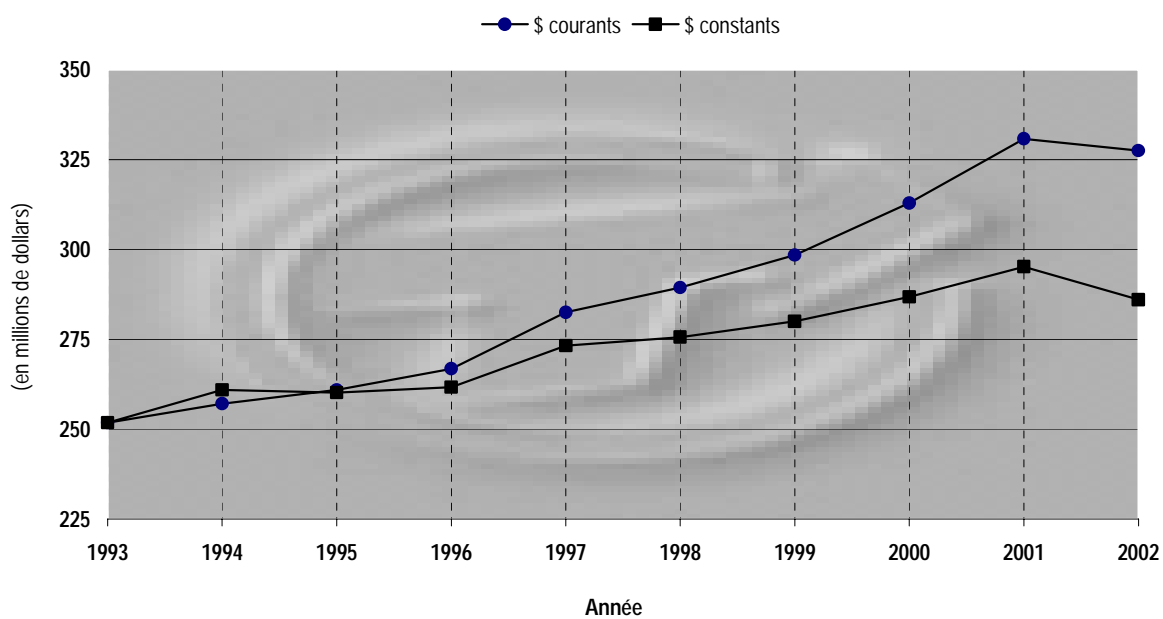


Note : Depuis 1996, la gestion des trains de banlieue ne relève plus de la STM. Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à la Communauté urbaine de Montréal (CUM) à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.



## Revenus d'exploitation - autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	251,8	257,1	260,9	266,8	282,5	289,4	298,4	312,9	330,8	327,5	30,1 %
\$ constants	251,8	260,9	260,1	261,6	273,2	275,6	280,0	286,8	295,2	286,0	13,6 %

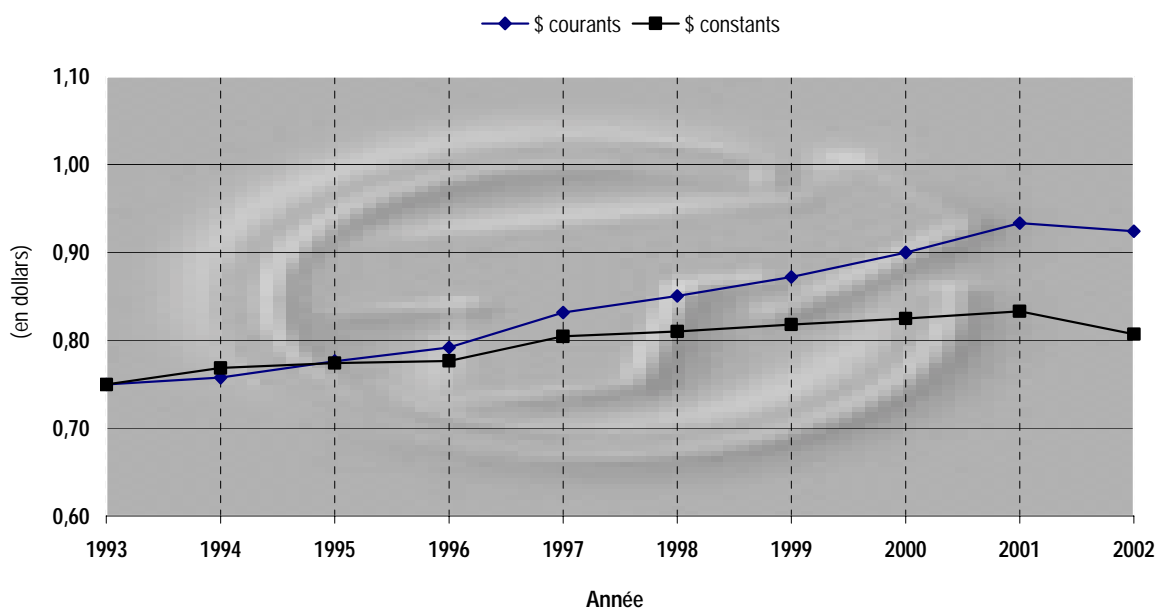


Note : Comprend les revenus-voyageurs (titres STM et recettes métropolitaines) et les autres revenus d'exploitation.



## Revenus d'exploitation - autobus et métro par déplacement

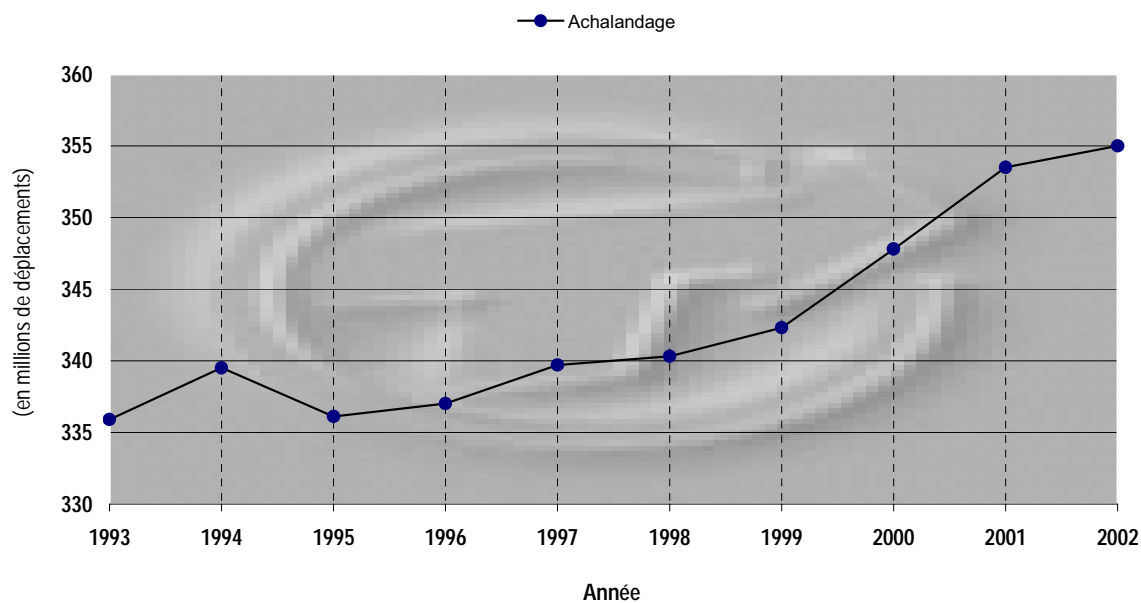
(en dollars)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	0,75	0,76	0,78	0,79	0,83	0,85	0,87	0,90	0,93	0,92	23,2 %
\$ constants	0,75	0,77	0,77	0,78	0,80	0,81	0,82	0,82	0,83	0,81	7,6 %





## Achalandage - autobus et métro

(en millions de déplacements)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
Achalandage	335,9	339,5	336,1	337,0	339,7	340,3	342,3	347,8	353,5	355,0	5,7 %



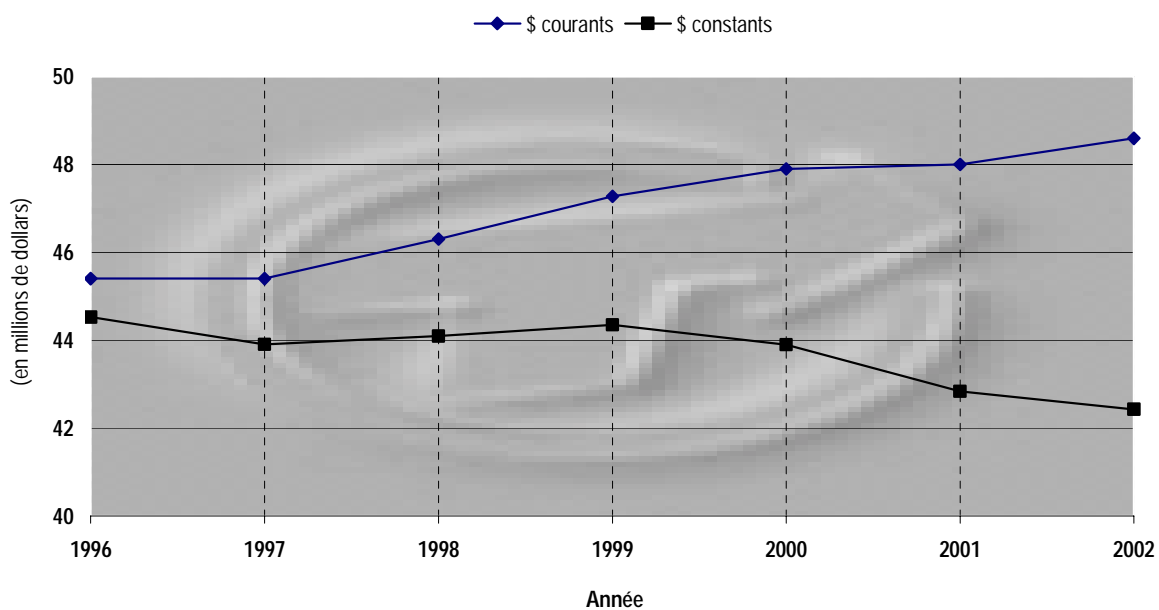
Note : Inclut les déplacements liés à la carte touristique et exclut ceux liés aux trains de banlieue.

Le niveau d'achalandage de 1999 a été diminué de 6 millions de déplacements suite à une modification du taux d'utilisation des cartes métropolitaines (TRAM).



## Aide métropolitaine - autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	n/a	n/a	n/a	45,4	45,4	46,3	47,3	47,9	48,0	48,6	7,0 %
\$ constants	n/a	n/a	n/a	44,5	43,9	44,1	44,3	43,9	42,8	42,4	-4,7 %



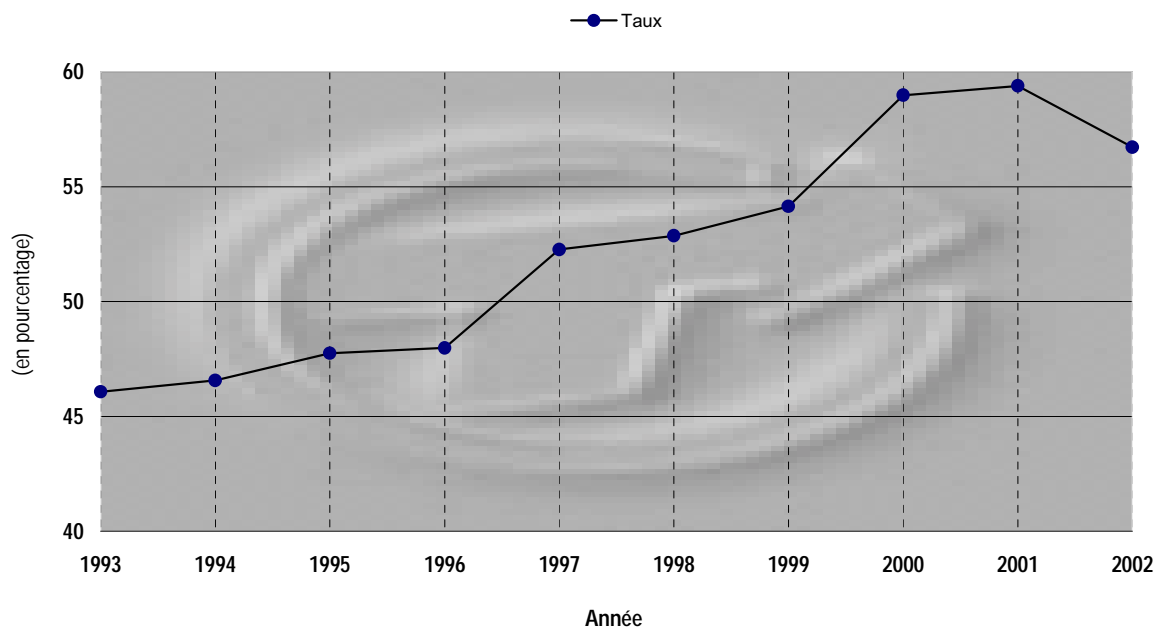
Note : Depuis 1996, l'aide métropolitaine de l'AMT, en dollars constants, n'a cessé de diminuer malgré la hausse de l'achalandage observée à la STM.



## Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation - autobus et métro

(en pourcentage)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
Taux	46,07	46,57	47,75	47,98	52,27	52,87	54,15	58,98	59,39	56,72	23,1 %

$$\text{Taux d'autofinancement} = \frac{\text{Revenus d'exploitation - autobus et métro}}{\text{Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro}} \times 100$$

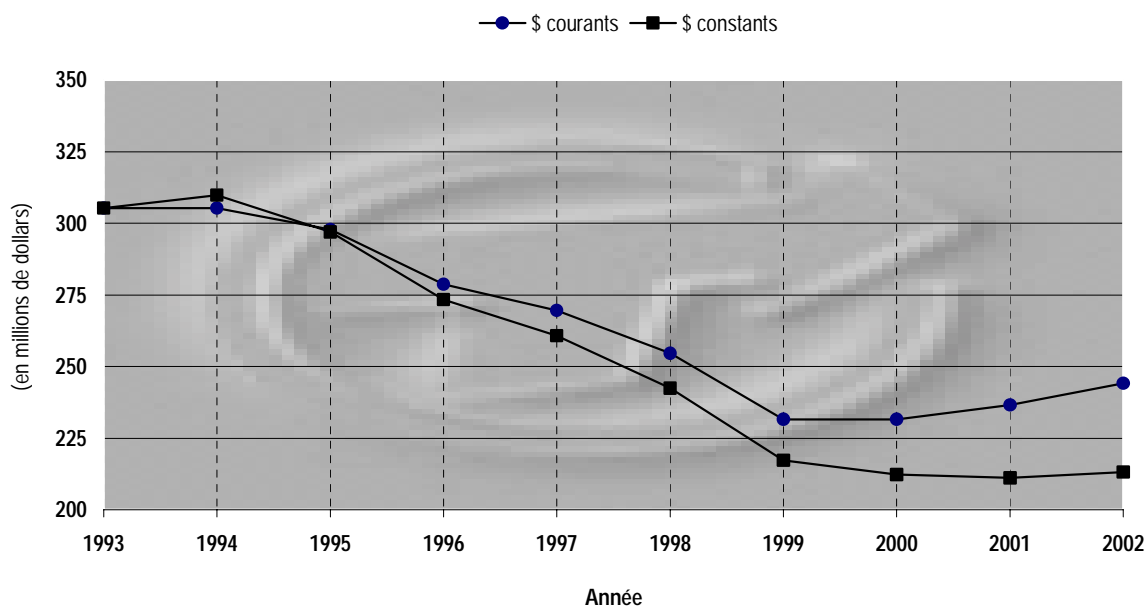






## Contribution des municipalités de la CUM\* au budget de la STM

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	305,3	305,3	297,8	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1	-20,0 %
\$ constants	305,3	309,7	296,9	273,3	260,7	242,5	217,3	212,3	211,1	213,1	-30,2 %



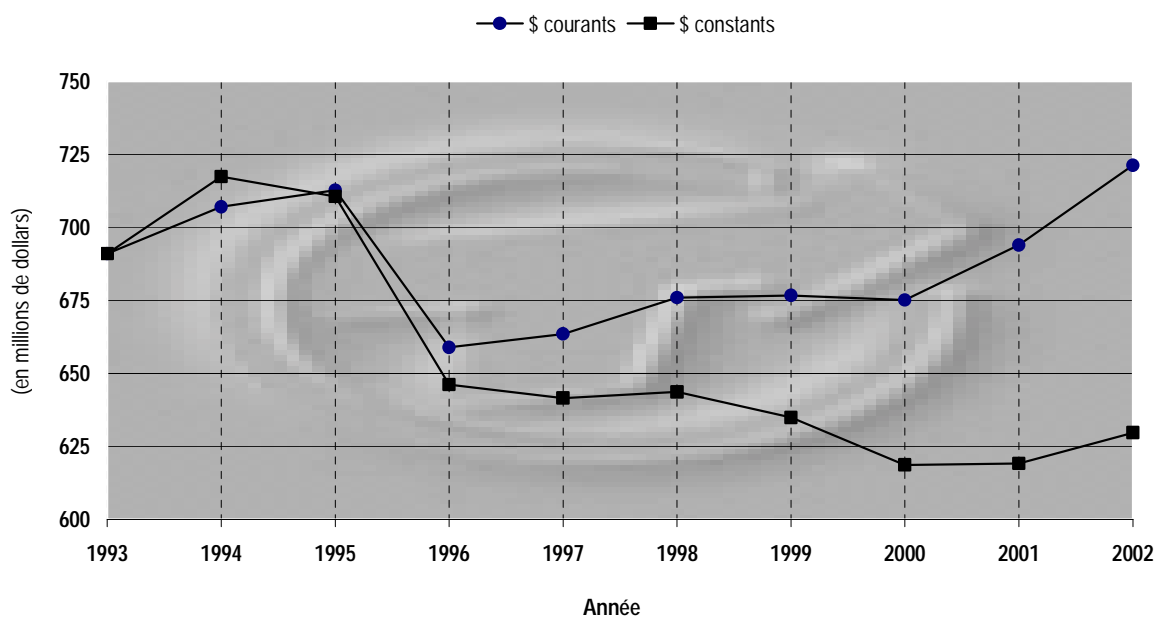
Note : Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à la CUM à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

\* Pour 2002, contribution de la nouvelle Ville de Montréal



## Dépenses totales

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	691,0	707,0	712,7	658,9	663,5	675,9	676,7	675,1	693,9	721,2	4,4 %
\$ constants	691,0	717,4	710,6	646,2	641,6	643,7	634,9	618,7	619,2	629,7	-8,9 %



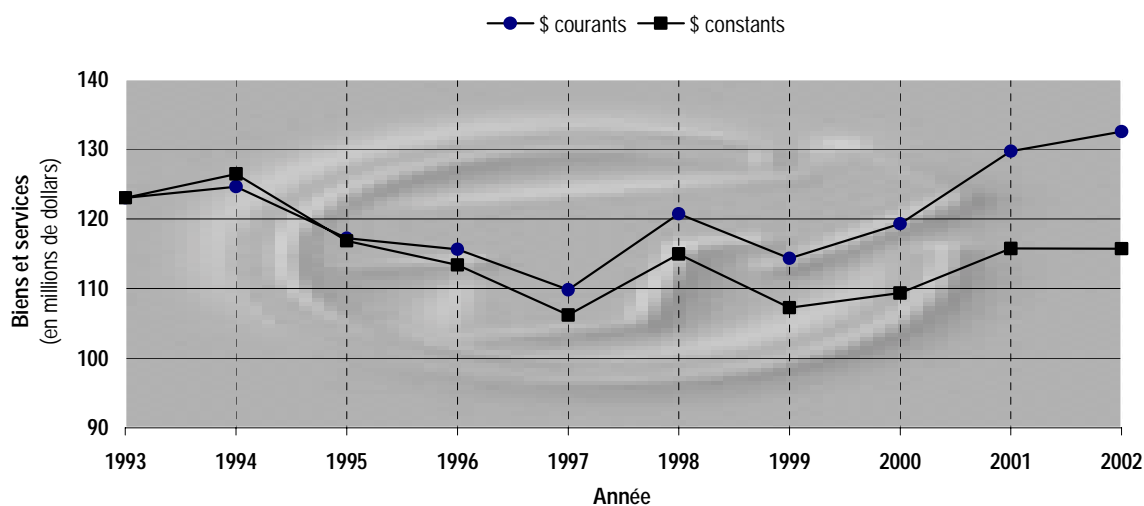
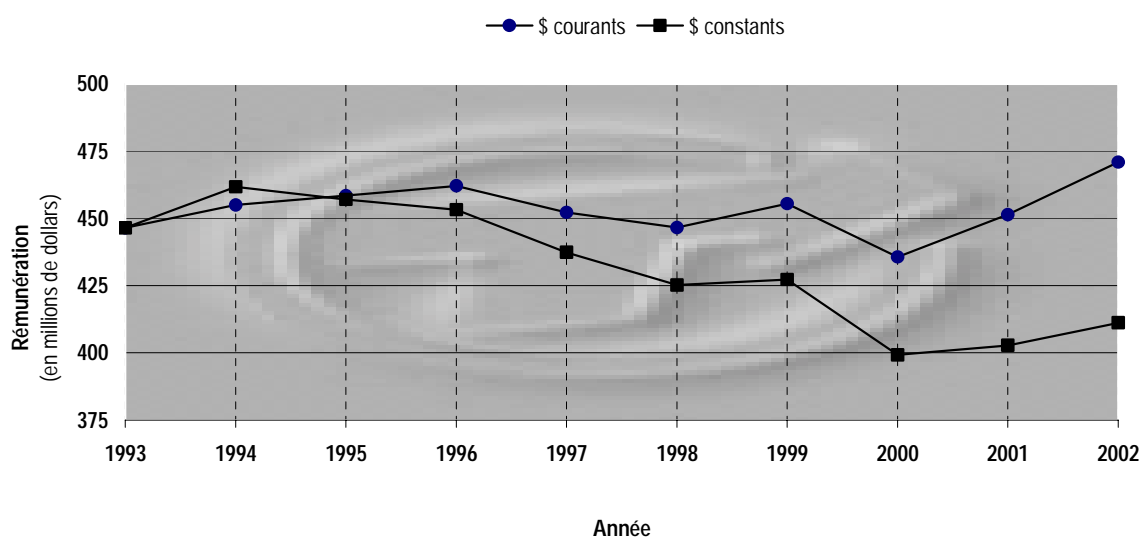
Note : Depuis 1996, les dépenses liées aux trains de banlieue ne sont plus incluses dans les dépenses totales à l'exception du service de dette. Pour 2002, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

Pour la période de 2000 à 2002 inclusivement, la Société bénéficie d'un congé de contribution d'environ 30 millions de dollars par année aux régimes de retraite de ses employés.



## Dépenses totales de rémunération et de biens et services

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
<b>Dépenses totales de rémunération</b>											
\$ courants	446,5	455,0	458,4	462,1	452,2	446,5	455,4	435,6	451,4	470,9	5,5 %
\$ constants	446,5	461,7	457,0	453,2	437,3	425,2	427,3	399,2	402,8	411,2	-7,9 %
<b>Dépenses totales en biens et services</b>											
\$ courants	123,0	124,6	117,2	115,6	109,8	120,7	114,3	119,3	129,7	132,5	7,7 %
\$ constants	123,0	126,4	116,8	113,4	106,2	114,9	107,2	109,3	115,7	115,7	-5,9 %

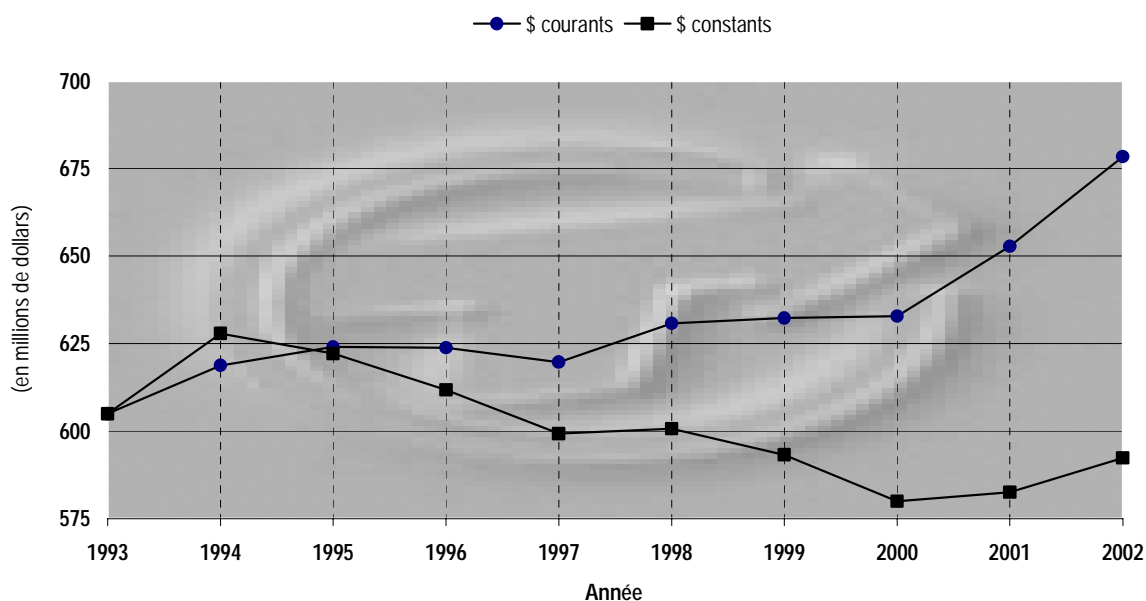


Note : Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement, les affectations au fonds d'amortissement, les dépenses liées aux trains de banlieue et, depuis 1997, celles liées aux régimes de retraite de la STM.



## Dépenses totales - autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	604,9	618,8	624,0	623,8	619,7	630,8	632,3	632,8	652,8	678,4	12,2 %
\$ constants	604,9	627,9	622,1	611,8	599,3	600,7	593,2	580,0	582,6	592,4	-2,1 %

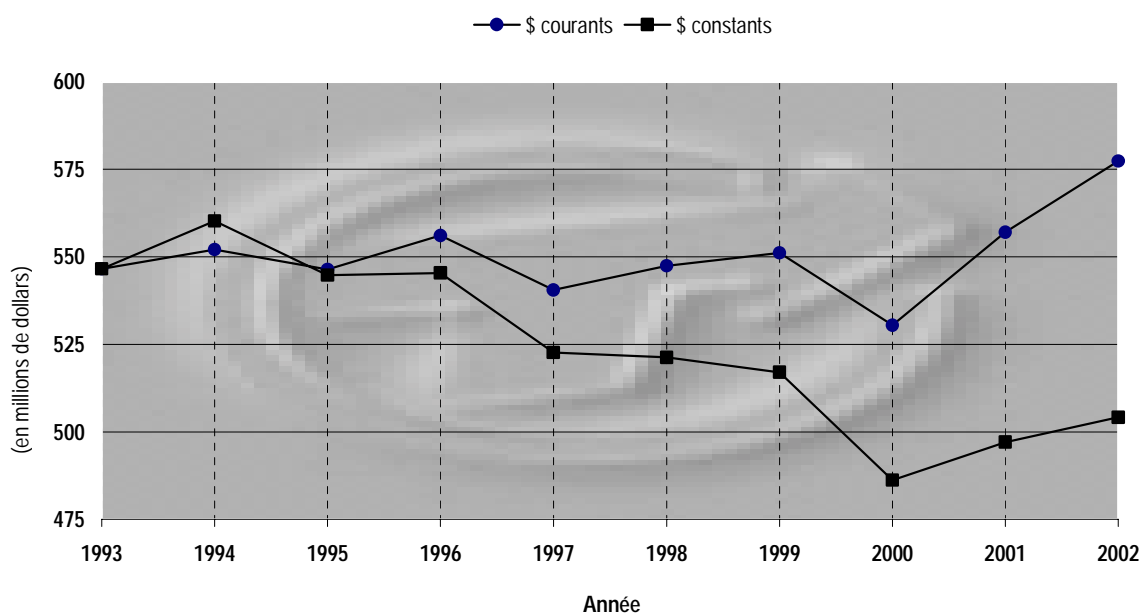


Note : Pour 2002, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.



## Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	546,6	552,1	546,4	556,1	540,5	547,4	551,1	530,5	557,0	577,4	5,6 %
\$ constants	546,6	560,2	544,7	545,4	522,7	521,3	517,1	486,2	497,1	504,2	-7,8 %

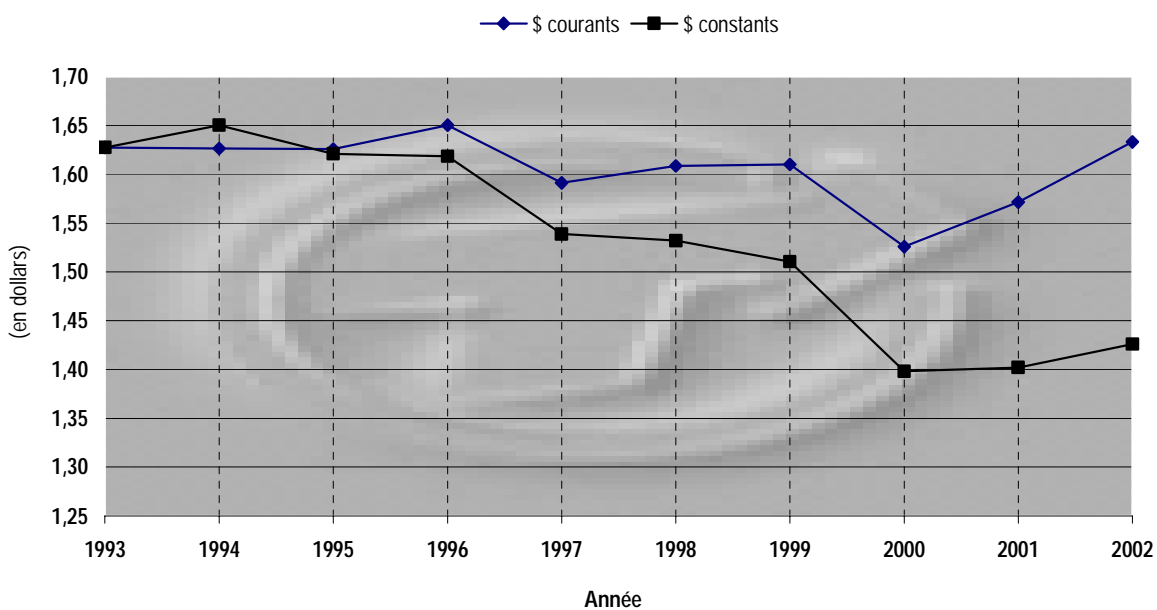


Note : Pour 2001, on constate une hausse substantielle du prix de l'énergie  
Pour 2002, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.



## Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro par déplacement

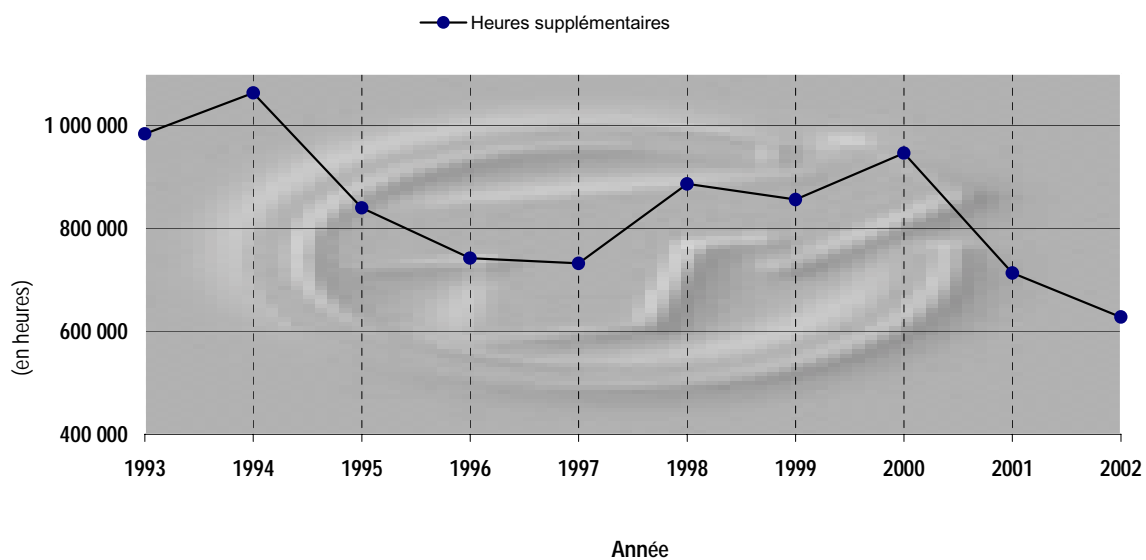
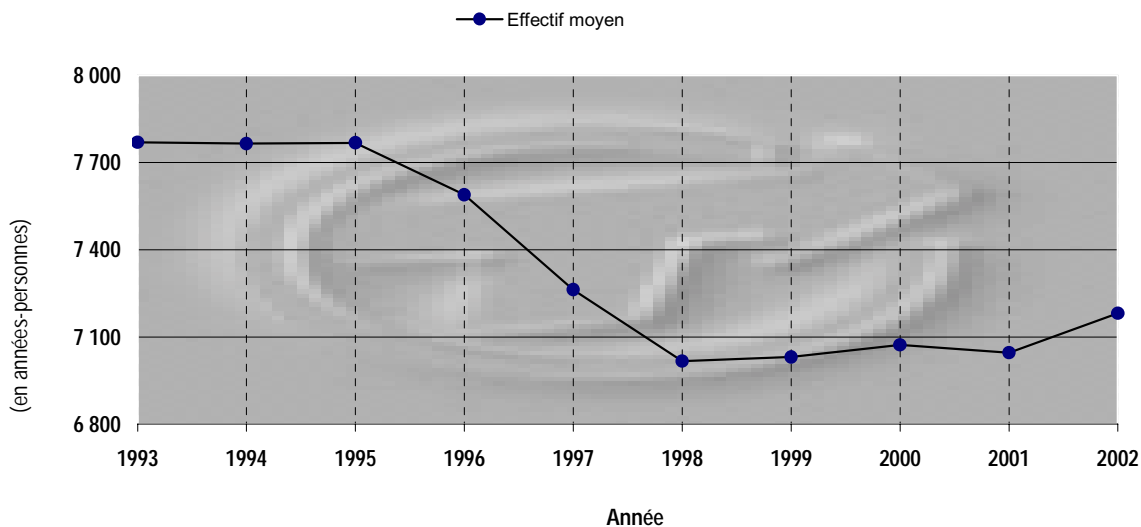
(en dollars)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	1,63	1,63	1,63	1,65	1,59	1,61	1,61	1,53	1,57	1,63	0,4 %
\$ constants	1,63	1,65	1,62	1,62	1,54	1,53	1,51	1,40	1,40	1,43	-12,4 %





## Effectif moyen et heures supplémentaires

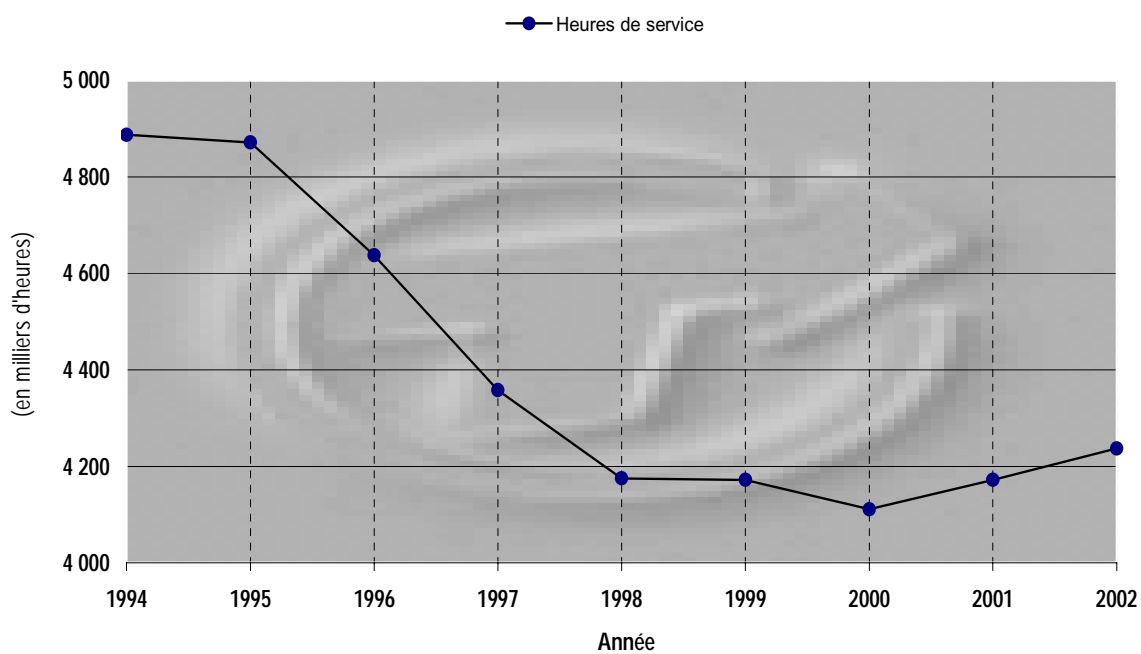
(en nombre)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
Effectif moyen	7 769	7 765	7 767	7 589	7 262	7 017	7 031	7 072	7 046	7 181	-7,6 %
Heures supplémentaires	982 810	1 062 455	839 317	741 694	731 322	885 824	855 475	945 514	712 763	627 328	-36,2 %





## Heures de service - autobus

(en milliers)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1994 - 2002
Heures de service	n.d.	4 887,1	4 871,2	4 637,6	4 357,9	4 174,6	4 171,6	4 110,7	4 172,0	4 237,2	-13,3 %

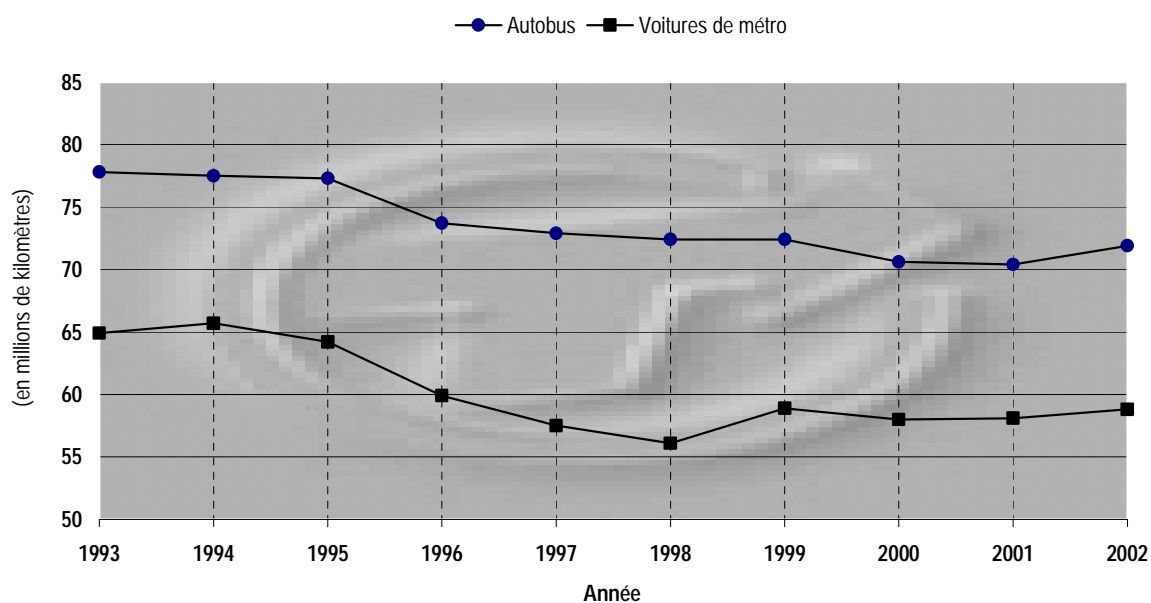






## Kilomètres parcourus - autobus et voitures de métro

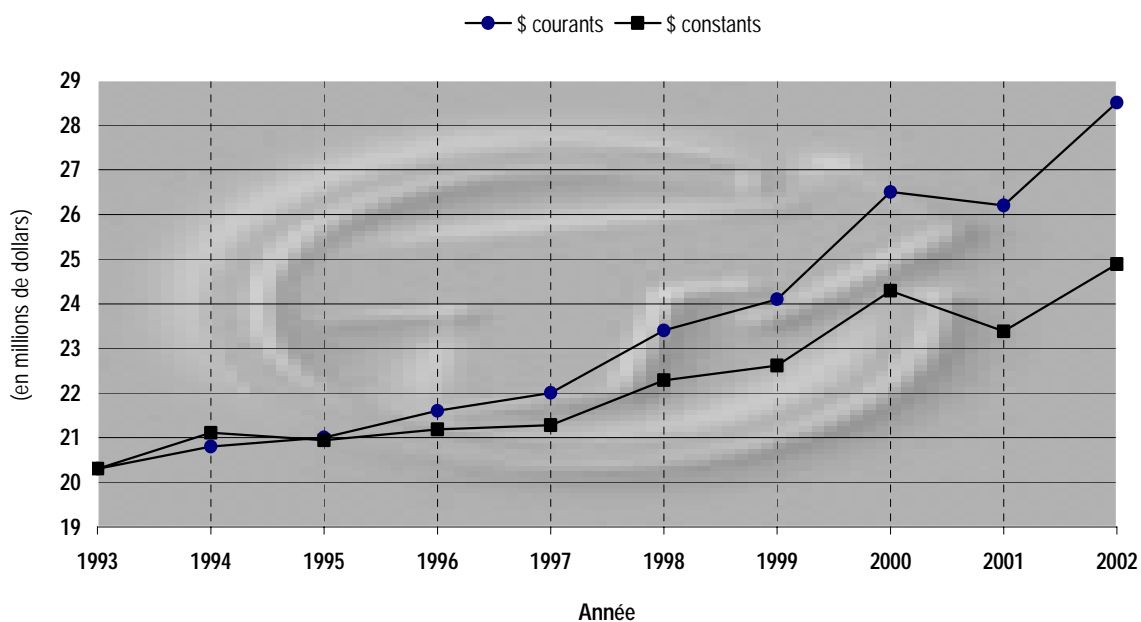
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
Autobus	77,8	77,5	77,3	73,7	72,9	72,4	72,4	70,6	70,4	71,9	-7,6 %
Voitures de métro	64,9	65,7	64,2	59,9	57,5	56,1	58,9	58,0	58,1	58,8	-9,4 %
Total	142,7	143,2	141,5	133,6	130,4	128,5	131,3	128,6	128,5	130,7	-8,4 %





## Dépenses totales - transport adapté

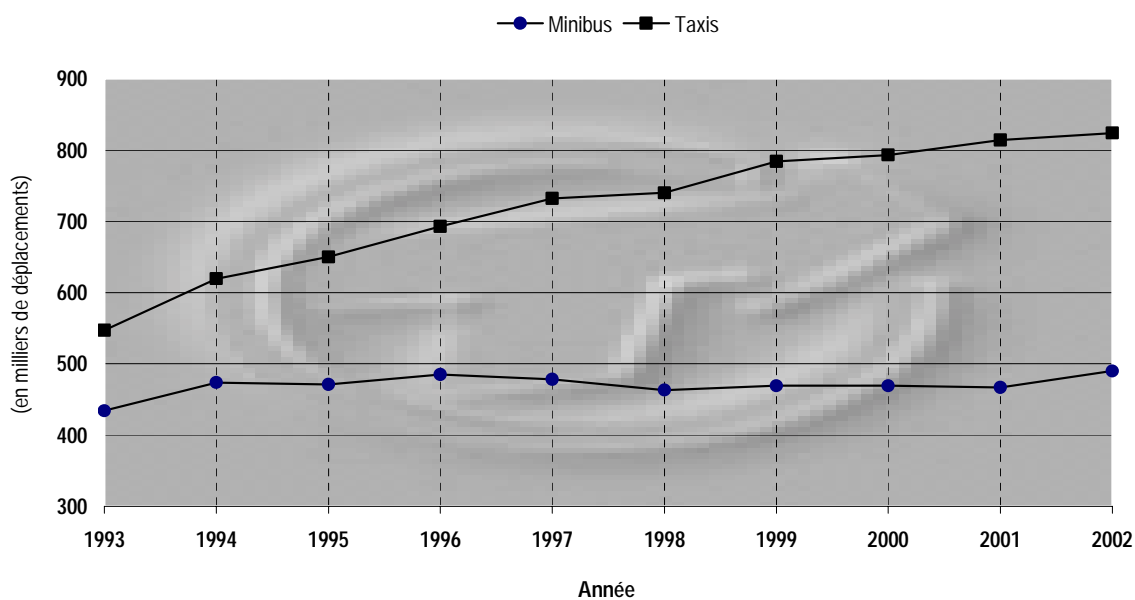
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
\$ courants	20,3	20,8	21,0	21,6	22,0	23,4	24,1	26,5	26,2	28,5	40,4 %
\$ constants	20,3	21,1	20,9	21,2	21,3	22,3	22,6	24,3	23,4	24,9	22,6 %





## Déplacements en minibus et taxi - transport adapté

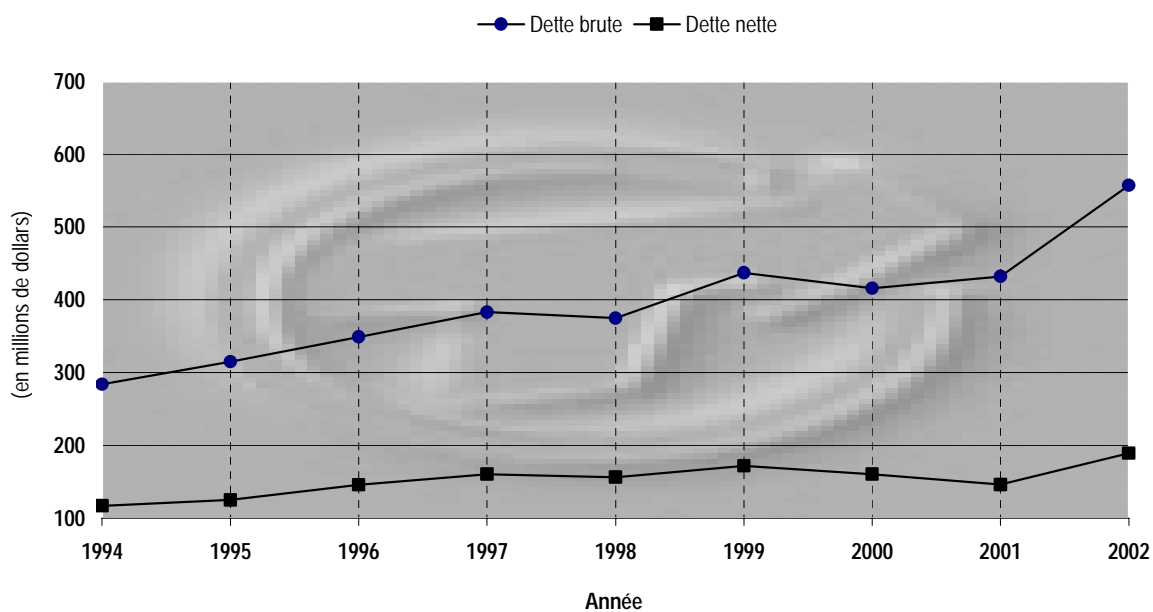
(en milliers)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
Minibus	434	474	471	485	478	463	469	469	467	490	12,9 %
Taxis	547	620	650	693	732	740	784	793	814	824	50,6 %
Total	981	1 093	1 121	1 178	1 210	1 203	1 253	1 262	1 281	1 314	33,9 %





## Dettes brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue)

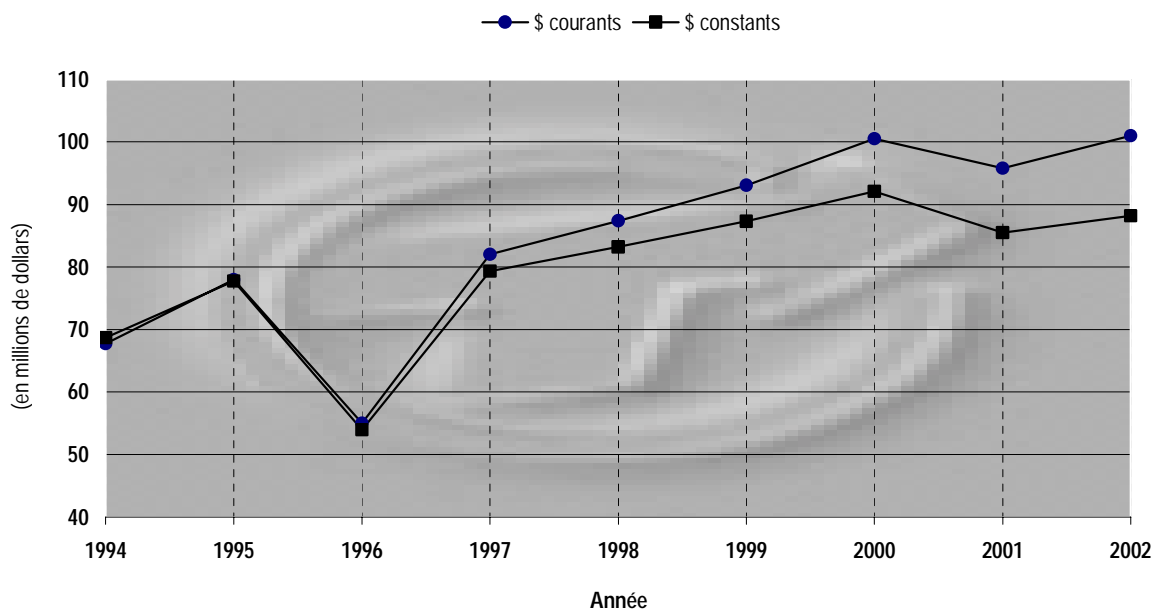
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1994 - 2002
Dette brute	n.d.	284,0	314,9	349,1	383,1	374,8	437,2	415,7	432,0	557,0	96,2 %
Dette nette	n.d.	116,9	124,9	145,8	160,4	156,3	171,7	160,5	146,2	189,0	61,7 %





## Dépenses brutes liées aux investissements - autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1994 - 2002
Service de la dette	n.d.	44,8	56,3	44,4	65,4	73,3	75,0	82,3	77,9	82,0	
Affectations*	n.d.	7,2	12,6	-0,7	3,3	3,1	2,0	1,1	1,3	1,4	
PEPM	n.d.	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	12,1	12,1	
Projets spéciaux	n.d.				4,2	2,4	6,9	5,8	4,5	5,5	
<b>Total (\$ courants)</b>	n.d.	67,7	78,0	55,0	82,0	87,4	93,1	100,5	95,8	101,0	49,2 %
<b>Total (\$ constants)</b>	n.d.	68,7	77,7	53,9	79,3	83,2	87,3	92,1	85,5	88,2	28,4 %



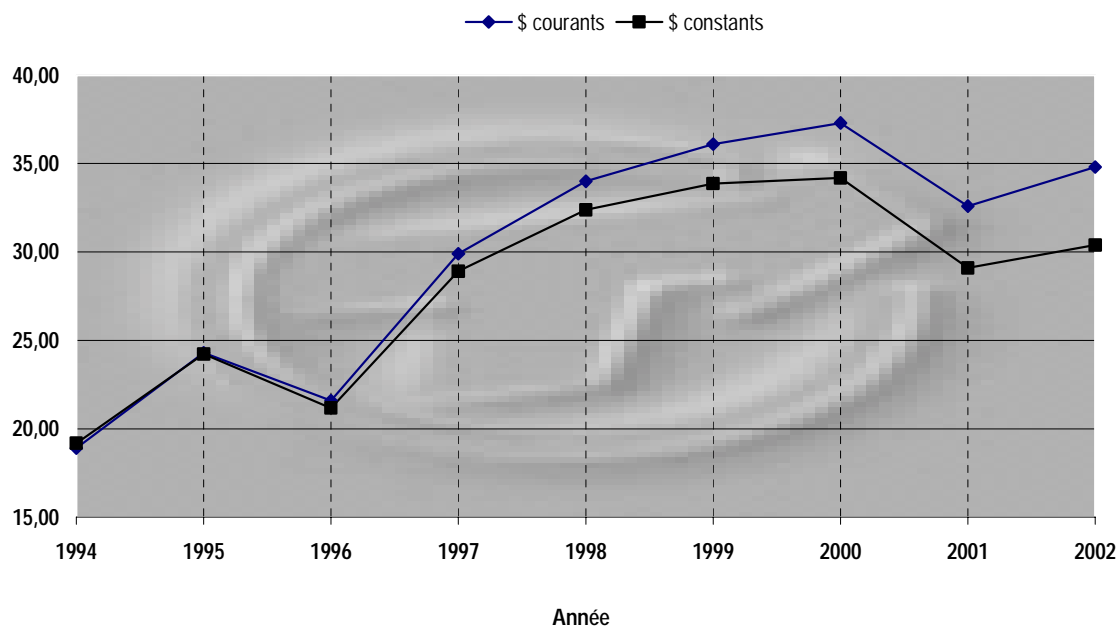
Note : Le service de la dette STM exclut la portion associée aux trains de banlieue remboursée par l'AMT.

\* Depuis 1996, création d'un fonds de roulement.



## Service de la dette net - autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1994 - 2002
\$ courants	n.d.	18,9	24,3	21,6	29,9	34,0	36,1	37,3	32,6	34,8	84,1 %
\$ constants	n.d.	19,2	24,2	21,2	28,9	32,4	33,9	34,2	29,1	30,4	58,4 %





## TITRES DE TRANSPORT

---

Titres de transport - tarifs ordinaires et réduits

Vente de titres

Grille tarifaire - Villes nord-américaines 2001



# Budget 2002

## Titres de transport - tarifs ordinaires et réduits

(en dollars)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
<b>CAM MENSUELLE</b>											
<b>Tarif ordinaire</b>											
\$ courants	43,00	43,00	43,50	44,50	45,00	45,00	46,00	47,00	48,50	50,00	16,3 %
\$ constants	43,00	43,63	43,37	43,64	43,52	42,85	43,16	43,08	43,28	43,66	1,5 %
<b>Tarif réduit</b>											
\$ courants	17,50	17,50	18,00	18,50	19,00	19,00	19,50	20,00	22,50	25,00	42,9 %
\$ constants	17,50	17,76	17,95	18,14	18,37	18,09	18,30	18,33	20,08	21,83	24,7 %
<b>CAM HEBDO</b>											
<b>Tarif ordinaire</b>											
\$ courants						12,00	12,25	12,50	13,50	14,00	16,7%*
\$ constants						11,43	11,49	11,46	12,05	12,22	7,0%*
<b>Tarif réduit</b>											
\$ courants						6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	16,7%*
\$ constants						5,71	5,86	5,96	6,02	6,11	7,0%*
<b>TICKETS</b>											
<b>Tarif ordinaire</b>											
\$ courants	1,17	1,17	1,25	1,29	1,33	1,33	1,38	1,38	1,42	1,50	28,2 %
\$ constants	1,17	1,19	1,25	1,27	1,29	1,27	1,29	1,26	1,27	1,31	11,9 %
<b>Tarif réduit</b>											
\$ courants	0,54	0,54	0,58	0,63	0,67	0,67	0,71	0,71	0,71	0,75	38,9 %
\$ constants	0,54	0,55	0,58	0,61	0,65	0,64	0,67	0,65	0,63	0,65	21,3 %
<b>ESPÈCES</b>											
<b>Tarif ordinaire</b>											
\$ courants	1,75	1,75	1,75	1,85	1,85	1,85	1,90	2,00	2,00	2,25	28,6 %
\$ constants	1,75	1,78	1,74	1,81	1,79	1,76	1,78	1,83	1,78	1,96	12,3 %
<b>Tarif réduit</b>											
\$ courants	0,90	0,90	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	38,9 %
\$ constants	0,90	0,91	0,90	0,98	0,97	0,95	0,94	0,92	0,89	1,09	21,3 %
<b>CARTE TOURISTIQUE</b>											
<b>1 jour</b>											
\$ courants	3,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	7,00	7,00	7,00	133,3 %
\$ constants	3,00	5,07	4,98	4,90	4,84	4,76	4,69	6,42	6,25	6,11	103,7 %
<b>3 jours</b>											
\$ courants		12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	14,00	14,00	14,00	16,7%**
\$ constants		12,18	11,96	11,77	11,60	11,43	11,26	12,83	12,49	12,22	0,4%**

\* Variation 1998 - 2002

\*\* Variation 1994 - 2002





## Vente de titres

<i>(en millions de titres)</i>	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 1993 - 2002
<b>CAM MENSUELLE</b>											
Tarif ordinaire	2,40	2,47	2,52	2,56	2,71	2,71	2,35	2,26	2,33	1,74	-27,5 %
Tarif réduit	1,10	1,05	1,05	1,04	1,11	1,12	1,09	1,09	1,06	1,81	64,5 %
<b>Total</b>	<b>3,50</b>	<b>3,62</b>	<b>3,57</b>	<b>3,60</b>	<b>3,82</b>	<b>3,83</b>	<b>3,44</b>	<b>3,35</b>	<b>3,39</b>	<b>3,55</b>	<b>1,4 %</b>
<b>CAM HEBDO</b>											
Tarif ordinaire						0,30	2,05	2,76	2,68	2,35	14,6%*
Tarif réduit						0,02	0,12	0,17	0,19	0,19	58,3%*
<b>Total</b>						<b>0,32</b>	<b>2,17</b>	<b>2,93</b>	<b>2,87</b>	<b>2,54</b>	<b>17,1%*</b>
<b>TICKETS</b>											
Tarif ordinaire	54,6	58,8	54,0	48,0	40,8	42,0	37,8	36,9	36,7	34,5	-36,8 %
Tarif réduit	19,2	19,2	19,2	16,2	13,8	13,5	14,2	11,7	11,8	11,7	-39,1 %
<b>Total</b>	<b>73,8</b>	<b>78,0</b>	<b>73,2</b>	<b>64,2</b>	<b>54,6</b>	<b>55,5</b>	<b>52,0</b>	<b>48,6</b>	<b>48,5</b>	<b>46,2</b>	<b>-37,4 %</b>
<b>ESPÈCES</b>											
Tarif ordinaire	21,8	20,6	20,3	21,0	24,5	23,2	23,0	24,3	25,6	23,8	9,2 %
Tarif réduit	3,0	2,8	2,5	2,6	2,9	2,7	3,0	3,1	3,3	3,2	6,7 %
<b>Total</b>	<b>24,8</b>	<b>23,4</b>	<b>22,8</b>	<b>23,6</b>	<b>27,4</b>	<b>25,9</b>	<b>26,0</b>	<b>27,4</b>	<b>28,9</b>	<b>27,0</b>	<b>8,9 %</b>
<b>CARTE TOURISTIQUE (en milliers de titres)</b>											
1 jour				64,4	78,1	63,7	82,2	55,8	56,7	60,7	-5,7%**
3 jours				25,4	32,8	30,4	30,2	27,1	25,1	28,1	10,6%**
<b>Total</b>				<b>89,8</b>	<b>110,9</b>	<b>94,1</b>	<b>112,4</b>	<b>82,9</b>	<b>81,8</b>	<b>88,8</b>	<b>-1,1%**</b>

\* Variation 1999 - 2002

\*\* Variation 1996 - 2002



## Grille tarifaire - Villes nord-américaines

### Tarifs ordinaires 2001

(en dollars canadiens)

	Espèces	Tickets	Carte mensuelle
Montréal	2,00 \$	1,42 \$	48,50 \$
Longueuil	2,70 \$	1,96 \$	57,75 \$
Laval	2,65 \$	2,25 \$	56,00 \$
Québec	2,25 \$	1,90 \$	58,60 \$
Ottawa	2,60 \$	2,10 \$	59,00 \$
Toronto	2,25 \$	1,80 \$	93,50 \$
Winnipeg	1,65 \$	1,60 \$	61,60 \$
Calgary	1,75 \$	1,55 \$	52,50 \$
Edmonton	1,75 \$	1,50 \$	54,00 \$
Vancouver	1,75 \$	1,60 \$	63,00 \$
Boston	1,58 \$	1,58 \$	88,26 \$
New York	2,36 \$	2,15 \$	99,29 \$
Chicago	2,36 \$	2,36 \$	118,20 \$
Atlanta	2,76 \$	2,76 \$	82,74 \$
Philadelphie	2,52 \$	1,81 \$	100,86 \$
Los Angeles	2,52 \$	2,52 \$	66,19 \$

*Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 18 octobre 2001 (1,00 \$ US = 1,5760 \$ CA)*

Note : Au moment de la publication du livre du budget 2002, les données 2002 des autres villes n'étaient pas disponibles.



## **ANNEXE**

---

**Définition des types de revenus**

**Définition des types de dépenses**

## Définition des types de revenus

### **Autres revenus d'exploitation**

Ensemble des autres revenus autonomes dont les revenus de publicité et les revenus de location immobilière ou de services.

### **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – aide métropolitaine autobus**

Compensation de 0,50 \$ par passager, versée par l'AMT pour les coûts encourus par la STM pour le service autobus sur le réseau métropolitain.

### **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – aide métropolitaine métro**

Compensation de 0,20 \$ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du métro.

### **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – équipements métropolitains**

Compensation versée par l'AMT pour les coûts nets de gestion, d'entretien et d'exploitation des équipements métropolitains, tels que les terminus Henri-Bourassa, Radisson, Angrignon et Côte-Vertu et les voies réservées Pie-IX, Parc, René-Lévesque, Côte-des-Neiges, Newman, Sherbrooke-Est et Henri-Bourassa.

### **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – financement de la dette des trains de banlieue**

Remboursement par l'AMT du coût de financement de la dette des trains de banlieue assumée par la STM.

### **Contribution de la Société de transport de Longueuil - ligne 4**

Montant versé par la Société de transport de Longueuil représentant sa contribution aux coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro.

### **Contribution de la nouvelle Ville de Montréal**

Somme provenant de la contribution de la nouvelle Ville de Montréal au transport en commun.

### **Crédits reportés**

Somme provenant de l'exercice précédent, soit de la réserve pour dépenses imprévues non utilisée ou d'un surplus des revenus sur les dépenses.

## Revenus-voyageurs — recettes métropolitaines

Part des recettes provenant des ventes de cartes métropolitaines (TRAM) remise par l'AMT. Le montant à partager correspond aux recettes métropolitaines auxquelles s'ajoute le total des rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres intermédiaire et réduit et desquels les frais d'impression, les commissions et les sondages sont retranchés.

Les titres exclus du partage des recettes sont : les titres métropolitains utilisés de ou vers l'extérieur du territoire de l'AMT, les titres utilisés par les clients utilisant les services de transport adapté et les titres métropolitains utilisés comme titre local.

Méthode de partage : le premier montant de 15 \$ par titre est réparti en proportion des déplacements sur chaque réseau d'une zone tarifaire. Le solde du montant à partager par zone, est ensuite réparti en proportion des passagers-kilomètres parcourus sur chaque réseau.

## Revenus-voyageurs — titres STM

Revenus perçus de la clientèle de la STM à bord des autobus et dans les stations de métro ainsi que la portion des revenus associés aux ventes de titres de trains établie selon les passagers-kilomètres réalisés sur le réseau de la STM.

## Revenus-voyageurs — transport adapté

Revenus perçus de la clientèle qui utilise les services de transport adapté.

## Subvention du gouvernement au transport adapté

Montant accordé par le gouvernement du Québec représentant 75 % des coûts admissibles d'exploitation et d'immobilisations du transport adapté.

## Subventions du gouvernement liées aux investissements

Contribution aux projets d'investissement financés par emprunt, calculée selon les paramètres du Programme d'aide et selon les dépenses jugées admissibles par le ministère des Transports du Québec.

## Revenus reliés au transport scolaire

Compensation financière reliée au transport des écoliers. Ces montants proviennent d'ententes entre les différents organismes du domaine de l'éducation.

## Définition des types de dépenses

### Amortissement des passifs salariaux

Issu d'un changement de pratiques comptables en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, il correspond aux salaires et avantages sociaux, telles les vacances et les banques de maladie accumulées, au 31 décembre 1999 et imputés à la dépense sur une période coïncidant avec les années de service à venir des employés visés. Cette période ne peut excéder vingt ans.

### Avantages sociaux conventionnés

Contributions de l'employeur aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la STM, soit les différents régimes d'assurances couvrant les soins dentaires, les frais médicaux et le remplacement du salaire en cas de maladie ainsi que les versements de la banque de maladie et des congés personnels et les coûts inhérents aux changements de régime de retraite.

### Cotisations aux régimes publics

Contributions de l'employeur aux divers régimes gouvernementaux tels l'assurance-emploi, le fond des services de santé du Québec, le régime des rentes du Québec et la Commission des normes du travail.

### Coût de la CSST

Cotisation annuelle payée à la Commission de la santé et de la sécurité du travail ainsi que les ajustements de cotisation des années antérieures. Comprend également les remboursements des salaires nets payés aux employés qui sont en accident de travail et les rentes d'incapacité (sommes payées aux employés bénéficiaires de prestations de la CSST en 1978). Au niveau des unités administratives, le *Coût CSST, salaire payé à l'employé* est le salaire net payé à l'employé en accident de travail.

### Dépenses diverses

Coût pour l'impression des titres de transport, les communications, les commissions sur la vente des titres, la publicité, la formation et autres.

### Dépenses imprévues

Correspond à une réserve, en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, d'au plus 1,5 % des dépenses pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation.

### Dépenses majeures

Dépenses en immobilisations dont la durée de vie est inférieure à 10 ans et dont le coût se situe entre 10 000 \$ et 50 000 \$. Comprend également les dépenses pour les pneus d'autobus, de métro et divers véhicules.

### Énergie, taxes et permis

Énergie motrice, énergie utilitaire, coûts d'immatriculations, taxes municipales et assurance-responsabilité.



## Financement des opérations

Frais d'intérêt sur les emprunts de banque et frais bancaires.

## Heures supplémentaires

Salaire (taux régulier et prime) payé pour le temps travaillé au-delà du nombre d'heures normales à effectuer.

## Location

Coûts relatifs à la location de véhicules, d'équipements, de locaux et de conduits souterrains.

## Matériel et fournitures

Coût du matériel servant à la réparation et à l'entretien des véhicules et des bâtiments, aux achats de petits outillages, d'équipements et des fournitures de bureau.

## Primes diverses et autres paiements

Différentes primes payées par l'employeur (nuit, soir, dimanche, jour férié travaillé, amplitude, etc.).

## Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Comprend le coût des projets financés par le budget d'exploitation, qui traitent essentiellement des réparations majeures pour maintenir en bon état de fonctionnement les équipements et les installations ayant atteint la moitié de leur vie utile.

## Projets spéciaux

Comprend les dépenses liées aux projets d'amélioration et de développement du service à la clientèle et à l'acquisition et remplacement d'équipements informatiques.

## Rémunération de base

Salaire de base payé à l'ensemble des employés. Comprend les dépenses liées à certaines charges pour les heures non travaillées, telles que les vacances, les jours fériés chômés et travaillés et les congés de maladie.

## Service de la dette

Comprend le coût, en capital et intérêts, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur.

## Services professionnels

Honoraires versés pour des mandats confiés à des bureaux d'études externes pour leur expertise particulière dans les domaines suivants : administratif, juridique, informatique, scientifique, de la santé, du génie, des ressources humaines, de la publicité et de l'information.



## **Services techniques et autres services**

Coût des services confiés à des firmes externes pour l'exécution de certains contrats de réparation. Comprend également le coût des contrats de taxi pour le transport régulier et adapté, les coûts de l'impartition de la centrale informatique, les coûts du contrat de transport d'argent et les coûts du contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

## **Virement au fonds de roulement**

Correspond au remboursement, sur une période maximale de 5 ans, des dépenses en immobilisations financées à même le fonds de roulement. Ce remboursement provient des activités financières courantes.





### Remerciements

L'élaboration du budget 2002 est le fruit du travail d'un grand nombre de gestionnaires supportés par l'équipe du Service de la gestion des ressources financières et contrôle. Plusieurs sessions de travail ont eu lieu au sein des différents secteurs de l'entreprise, du comité de direction, du comité des finances et du conseil d'administration.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement la Division – budget, information de gestion et contrôle, qui sont fiers de vous présenter le « Budget 2002 ».

La trésorière et directrice

Service de la gestion des ressources financières et contrôle