



BUDGET 2003

Société de transport de Montréal

Faire le choix du transport en commun

Le budget 2003 de la STM s'élève à 764,6 millions de dollars, en hausse de 5,4 % par rapport à l'année dernière. Cette hausse s'explique essentiellement par la reprise de la cotisation, après un congé de trois ans, aux régimes de retraite (30 millions de dollars par année) et par des travaux d'entretien qu'il faut réaliser pour assurer la fiabilité des autobus et du métro. Ce n'est donc pas un budget de développement, mais un budget de maintien. Il comporte un certain nombre d'inconnus, les décideurs ayant fait valoir qu'en 2003 des mesures seront prises pour accroître le financement du transport en commun. C'est pourquoi ce budget escompte des revenus additionnels de 15,5 millions de dollars qui pourraient provenir de nouvelles sources de financement.

En effet, le gouvernement du Québec a mandaté M. Louis Bernard afin qu'il mène une consultation sur le cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal et qu'il fasse des recommandations, d'ici la fin de l'année, pour dénouer l'impasse budgétaire dans laquelle se trouvent les sociétés de transport.

Cet exercice fait suite au Sommet de Montréal et à la Commission sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, où il a été clairement établi qu'il fallait donner la priorité au transport en commun. Une conclusion qui rejoint les orientations du protocole de Kyoto, ratifié par plus de 76 pays, qui commande des engagements fermes de la part des gouvernements pour privilégier le transport en commun et poser des gestes concrets en sa faveur.

La STM est la 15^e entreprise en importance au Québec et réalise 85 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal (75 % au Québec). Elle effectue 1,3 million de déplacements chaque jour et réussit, malgré la place toujours plus grande qu'occupe l'automobile, à augmenter son achalandage. Ses équipements et ses infrastructures vieillissent et nécessitent d'être rénovés ou remplacés. Sur un horizon de 10 ans, la STM a besoin de près de 2 milliards de dollars pour financer ses programmes d'entretien et maintenir en bon état son patrimoine. À elle seule, l'acquisition des voitures de métro pour remplacer les 336 MR-63 qui vont dépasser bientôt leur durée de vie utile, est évaluée à quelque 850 millions de dollars. Une décision importante qu'il faut prendre rapidement, puisqu'il faut compter six ans, après l'approbation du financement, avant de mettre en service le nouveau matériel roulant.

La STM a sensibilisé M. Bernard à cette réalité et est confiante que son rapport proposera des moyens d'assurer un financement plus stable et plus adéquat qui permettra non seulement de maintenir les infrastructures actuelles, mais aussi d'améliorer les services et d'en développer de nouveaux. Pour insuffler un dynamisme au transport en commun dans la région de Montréal, il faut agir maintenant.



Francine Gauthier
Directrice générale par intérim



Claude Dauphin
Président du conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Monsieur Claude Dauphin

Président
Conseiller de la Ville de Montréal
Président - Arrondissement de Lachine

Monsieur Marvin Rotrand

Vice-président
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

Madame Yvette Bissonnet

Membre
Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Bernard Blanchet

Membre
Conseiller d'arrondissement - Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Jacques Cardinal

Membre
Conseiller de la Ville de Montréal
Président - Arrondissement de Ste-Geneviève/Ste-Anne-de-Bellevue/L'Île-Bizard

Monsieur John W. Meaney

Membre
Conseiller de la Ville de Montréal
Président - Arrondissement de Kirkland

Monsieur Dominic Perri

Membre
Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Brenda Paris

Membre
Représentante des usagers du transport en commun

Madame Marie Turcotte

Membre
Représentante des usagers du transport adapté

A Budget 2003

Note : Dans le but d'alléger le fichier, les pages blanches ont été supprimées pour la version Web de ce document; ce qui cause des brisures dans la pagination. Le webmestre de la STM

TABLE DES MATIÈRES

BUDGET 2003 ET GRILLE TARIFAIRE

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

FAITS SAILLANTS	7
------------------------------	---

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2003	14
Revenus 2002 - 2003	15
Analyse des revenus 2002 - 2003	16

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2003	20
Dépenses par type 2002 - 2003	21
Effectif et heures supplémentaires 2002 - 2003	22
Analyse des dépenses 2002 - 2003	23

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2002 - 2003	29
Dépenses par type 2002 - 2003 - Autobus et métro	30
Effectif et heures supplémentaires 2002 - 2003 - Autobus et métro	31
Dépenses 2002 - 2003 - Transport adapté	32
Effectif et heures supplémentaires 2002 - 2003 - Transport adapté	33

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

A Budget 2003

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Hypothèses du cadre financier	52
Cadre financier 2003 – 2004 – 2005 - Revenus	54
Cadre financier 2003 – 2004 – 2005 - Dépenses	55
Évolution des dépenses liées aux investissements de 1995 à 2005	56

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction	61
Revenus totaux (excluant les revenus reportés)	62
Revenus d'exploitation – Autobus et métro	63
Revenus d'exploitation – Autobus et métro par déplacement	64
Achalandage – Autobus et métro	65
Aide métropolitaine – Autobus et métro	66
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation – Autobus et métro	67
Contribution de la Ville de Montréal	68
Dépenses totales	69
Dépenses totales de rémunération et de biens et services	70
Dépenses totales – Autobus et métro	71
Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro	72
Dépenses liées à l'exploitation – Autobus et métro par déplacement	73
Effectif moyen et heures supplémentaires	74
Heures de service – Autobus	75
Kilomètres parcourus – Autobus et voitures de métro	76
Dépenses totales – Transport adapté	77
Déplacements en minibus et taxi – Transport adapté	78
Dettes brute et nette de la STM (excluant les trains de banlieue)	79
Dépenses brutes liées aux investissements – Autobus et métro	80
Service de la dette net – Autobus et métro	81

TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport – Tarifs ordinaires et réduits	84
Vente de titres	85
Grille tarifaire – Villes nord-américaines	86

ANNEXE

Définition des types de revenus	89
Définition des types de dépenses	91

A Budget 2003

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 2002

Après l'adoption du budget 2002, certaines modifications ont été apportées au niveau des dépenses sans toutefois affecter l'enveloppe globale de 725,5 millions de dollars. Entre autres, le Service de l'ingénierie a été transféré de la Direction exécutive – Planification et soutien à l'exploitation aux directions exécutives Réseau des autobus, Réseau du métro et Gestion des ressources informationnelles et matérielles. Le gain de productivité de 1,5 million de dollars s'est traduit par diverses rationalisations de dépenses au sein des directions exécutives.

BUDGET 2003 ET GRILLE TARIFAIRE

REVENUS

DÉPENSES

***PRÉSENTATION DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES (REVENUS ET DÉPENSES)
CONFORMÉMENT AUX ÉTATS FINANCIERS***

GRILLE TARIFAIRE

A Budget 2003

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus-voyageurs

Autobus et métro

Titres STM

307 208

Recettes métropolitaines

22 970

330 178

Transport adapté

1 393

Total des revenus-voyageurs

331 571

Autres revenus d'exploitation

16 515

Crédits reportés

14 000

Total des revenus d'exploitation

362 086

Subvention du gouvernement au transport adapté

23 180

Subventions du gouvernement liées aux investissements

Service de la dette - autobus et métro

51 127

Autres sources de revenus

15 474

Contribution de la Ville de Montréal

249 000

Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4

1 803

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport

Aide métropolitaine - métro

44 850

Aide métropolitaine - autobus

6 481

Équipements métropolitains

1 870

Financement de la dette - trains de banlieue

8 729

61 930

Total des revenus

764 600

A Budget 2003

DÉPENSES

(en milliers de dollars)

Autobus et métro

Dépenses liées à l'exploitation 611 762

Dépenses liées aux investissements

Programme d'entretien périodique majeur 14 000

Projets spéciaux 5 448

Service de la dette 89 059

Virement au fonds de roulement 1 400

109 907

Total autobus et métro 721 669

Transport adapté

Dépenses liées à l'exploitation 30 906

Service de la dette - trains de banlieue 8 729

Dépenses imprévues 3 296

Total des dépenses 764 600

Sommaire

Dépenses liées à l'exploitation 642 668

Dépenses liées aux investissements - autobus et métro 109 907

Service de la dette - trains de banlieue 8 729

Dépenses imprévues 3 296

Total des dépenses 764 600

A Budget 2003

PRÉSENTATION DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES (REVENUS ET DÉPENSES) CONFORMÉMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

Revenus

Voyageurs	331 571
Contribution de la Ville de Montréal	249 000
Subventions du gouvernement du Québec	74 307
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	61 930
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803
Autres revenus	31 989
	750 600
Revenus relatifs aux activités d'investissement	22 670
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 179
	778 449

Dépenses

Service autobus et métro	616 211
Service de transport adapté	29 544
Service de la dette et frais de financement	39 372
Dépenses imprévues	3 296
Maintien des actifs	13 689
	702 111

Autres activités financières

Remboursement de la dette à long terme	55 574
Transfert à l'état des activités d'investissement	24 343
	79 917
	782 029

Excédent (déficit) des activités financières avant affectations

(3 580)

Affectations

Surplus accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours	14 000
Fonds réservés	
Virement aux fonds d'amortissement et de roulement	(54 201)
Virement du fonds d'amortissement	43 781
	(10 420)

Excédent (déficit)

--

A Budget 2003

GRILLE TARIFAIRE

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
<u>Tarif local ordinaire</u>		
CAM	52,00 \$	50,00 \$
CAM hebdo	15,00 \$	14,00 \$
Tickets	6 / 9,50 \$	6 / 9,00 \$
Espèces	2,25 \$	2,25 \$
<u>Tarif local réduit</u>		
CAM	26,00 \$	25,00 \$
CAM hebdo	7,50 \$	7,00 \$
Tickets	6 / 4,75 \$	6 / 4,50 \$
Espèces	1,25 \$	1,25 \$
<hr/>		
<u>Carte touristique</u>	7 \$ / 1 jour 14 \$ / 3 jours	7 \$ / 1 jour 14\$ / 3 jours

FAITS SAILLANTS 2003

A Budget 2003

Un budget en hausse de 5,4 %

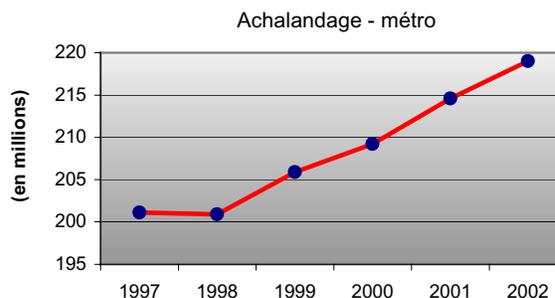
Le budget 2003 de la STM est de 764,6 millions de dollars, en hausse de 5,4 % par rapport à celui de 2002. Il implique, dès janvier, une reprise de la cotisation de l'employeur aux régimes de retraite qui s'élève à près de 30 millions de dollars. Il prévoit également une augmentation de 2 % de la contribution de la Ville de Montréal, celle-ci passant de 244,1 millions de dollars à 249 millions de dollars.

Dans le cadre des travaux de la Commission Nicolet et de la consultation du ministère des Transports du Québec sur la révision du cadre financier des organismes de transport, la Société a mentionné que les sources actuelles de financement étaient insuffisantes pour maintenir, améliorer et développer son réseau. Elle propose donc les actions suivantes : augmenter, l'utilisation du transport en commun, procéder à des changements institutionnels, considérer le métro comme un équipement métropolitain, évaluer la performance des sociétés de transport, stabiliser le financement du transport en commun et introduire de nouvelles sources de financement.

La STM est confiante d'obtenir du financement supplémentaire pour subvenir à ses besoins financiers grandissants. La Société anticipe donc une somme de 15,5 millions de dollars au budget 2003 provenant de diverses sources. Advenant que les sources de revenus supplémentaires ne se matérialiseraient pas, la STM se verrait dans l'obligation de revoir ses dépenses, son service et ses tarifs.

Prévisions d'achalandage à la hausse

Compte tenu de la croissance économique au Québec qui oscillera entre 3,5 % et 4,1 % et des paramètres de son budget 2003, la STM prévoit une hausse de l'achalandage de 1,1 %, soit 3,8 millions de déplacements de plus, pour un total de 365,3 millions. Cette augmentation s'ajoutera à celles de 2,1 % enregistrée en 2001 et de 1,9 % anticipée en 2002.



Des ajouts de service ciblés



En réponse à l'accroissement de l'achalandage, la STM augmente légèrement sa prestation de service. Ainsi, elle intègre au service de base du Réseau des autobus l'équivalent de 20 000 heures qui ont été ajoutées en 2002, portant à 4,2 millions le nombre d'heures de service prévues en 2003. De plus, elle se donne la flexibilité d'ajouter des autobus pour réagir rapidement aux fluctuations d'achalandage aux heures de pointe.

Le prolongement de la ligne 5-bleue, jusqu'à minuit quinze, s'est avéré un grand succès. Cette ligne affiche une hausse d'achalandage de 4,2 %, soit la plus importante du réseau. En 2003, le service sera donc adapté en conséquence.

A Budget 2003

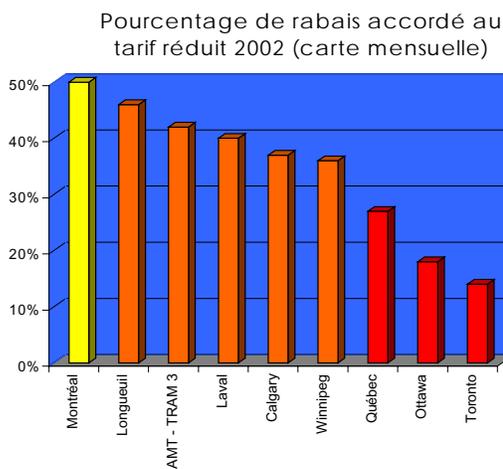
Des tarifs qui figurent parmi les plus bas

La STM anticipe une hausse de ses revenus-voyageurs de l'ordre de 19 millions de dollars, dont 10 millions proviennent de la croissance de l'achalandage observée en 2002 et des prévisions à la hausse pour 2003, et 9 millions de l'augmentation tarifaire, soit 3 % de plus qu'en 2002.

Ainsi, à partir du 1^{er} janvier 2003, la CAM à tarif ordinaire passera de 50 \$ à 52, \$ (moyenne de 0,88 \$ par déplacement) et la CAM à tarif réduit, de 25 \$ à 26 \$. La CAM hebdo à tarif ordinaire coûtera un dollar de plus, soit 15 \$ (moyenne de 1,15 \$ par déplacement) et 0,50 \$ de plus pour celle à tarif réduit qui passera à 7,50 \$.

Finalement, comme ils ont été augmentés de 0,25 \$ en 2002, les tarifs en espèces demeureront les mêmes : 2,25 \$ pour le tarif ordinaire et 1,25 \$ pour le tarif réduit. La lièze de 6 tickets coûtera 9,50 \$ (tarif ordinaire) et 4,75 \$ (tarif réduit), ce qui équivaut à un prix unitaire de 1,58 \$ et de 0,79 \$ respectivement.

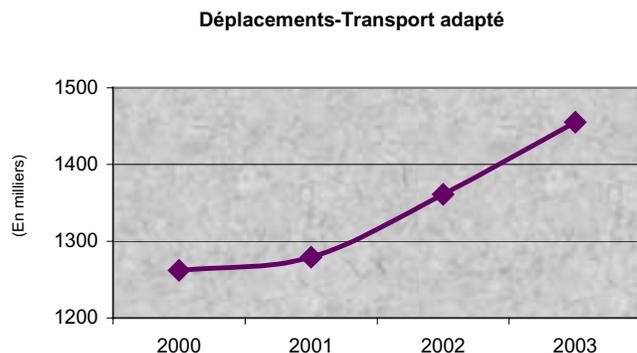
Malgré ces hausses tarifaires, la STM figure toujours parmi les sociétés de transport qui offre les tarifs les plus bas au Canada et qui accorde le rabais le plus important aux détenteurs de titres à tarif réduit.



Le grand succès de la carte Privilège

À la demande de la Ville de Montréal, la STM a introduit en 2002 la carte Privilège accordant aux étudiants à temps plein, âgés de 18 à 25 ans, une réduction de 50 % à l'achat de leur carte mensuelle, une économie de 300 \$ par année. Cette mesure a été mise en place au coût de 19 millions de dollars et a été financée en partie par la Ville (7,5 millions de dollars). Elle a remporté un succès tel que les prévisions de vente ont été dépassées. En effet, au 31 août 2002, plus de 68 700 cartes ont été vendues. La STM s'attend à émettre plus de 75 000 cartes en 2003, une mesure évaluée à plus de 23 millions de dollars.

Le transport adapté toujours en demande



Prévoyant une croissance de 10,7 % des déplacements en transport adapté en 2003, la STM va présenter au ministère des Transports du Québec des prévisions de dépenses de 30,9 millions de dollars, en hausse de 8,2 % par rapport à 2002. Toutefois, ce budget ne tient pas compte des nouvelles modalités qui seront mises en place pour faire suite au décret déposé en septembre 2002 par le Ministère afin de revoir les règles de financement.

A Budget 2003

Depuis 1994, l'achalandage au transport adapté a connu une hausse de 33,1 % sur le territoire de la STM. Une partie de l'augmentation des déplacements prévue en 2003 (2,5 %) sera absorbée à même une réduction des dépenses de la STM, rendue possible grâce à l'implantation, en juillet 2003, du système ACCES-V. En effet, grâce à ce système informatique moderne, la majorité des opérations seront automatisées, ce qui contribuera grandement à réduire les coûts d'opérations et les temps d'attente pour la clientèle.

1,3 million de dollars de plus pour assurer la fiabilité des autobus



La STM poursuivra ses efforts dans l'amélioration de la fiabilité de l'ensemble du parc d'autobus et y consacrera 1,3 million de dollars additionnels en 2003. De plus, d'autres projets auront un impact majeur sur la gestion de l'entretien pour les années à venir, dont l'implantation du système de gestion de l'information des activités d'entretien et la révision de la fonction planification.

2 millions de dollars de plus dans l'entretien du métro

Le métro a 36 ans et montre des signes évidents de vieillissement. L'incident du 30 août dernier a démontré à quel point la STM est vulnérable. L'inondation causée par le bris d'une conduite d'eau alimentant les systèmes de gicleurs occasionne une interruption de service sur la ligne 4-jaune durant une trentaine d'heures. La Société n'est pas à l'abri de nouveaux incidents. Elle se voit donc dans l'obligation d'investir 1 million de dollars supplémentaire dans la rénovation, le remplacement et l'entretien de certains équipements et installations critiques.

En parallèle, pour maintenir le niveau de fiabilité des voitures, elle prévoit injecter 1 million de dollars de plus dans le programme d'entretien régulier et curatif.

Enfin pour répondre aux besoins d'exploitation liés au prolongement de la ligne 2-orange vers Laval en 2006, la STM devra assurer 50 000 déplacements de plus quotidiennement avec son parc de voitures actuel. Elle doit donc dès maintenant trouver des moyens de maximiser le nombre de places, d'accroître le confort des voyageurs et de favoriser une meilleure circulation à l'entrée et à la sortie. Elle a conçu trois aménagements et les a soumis à l'évaluation de la clientèle. Les résultats de cette consultation seront connus d'ici la fin de 2002. Ils permettront de retenir un modèle et de proposer un plan d'action.



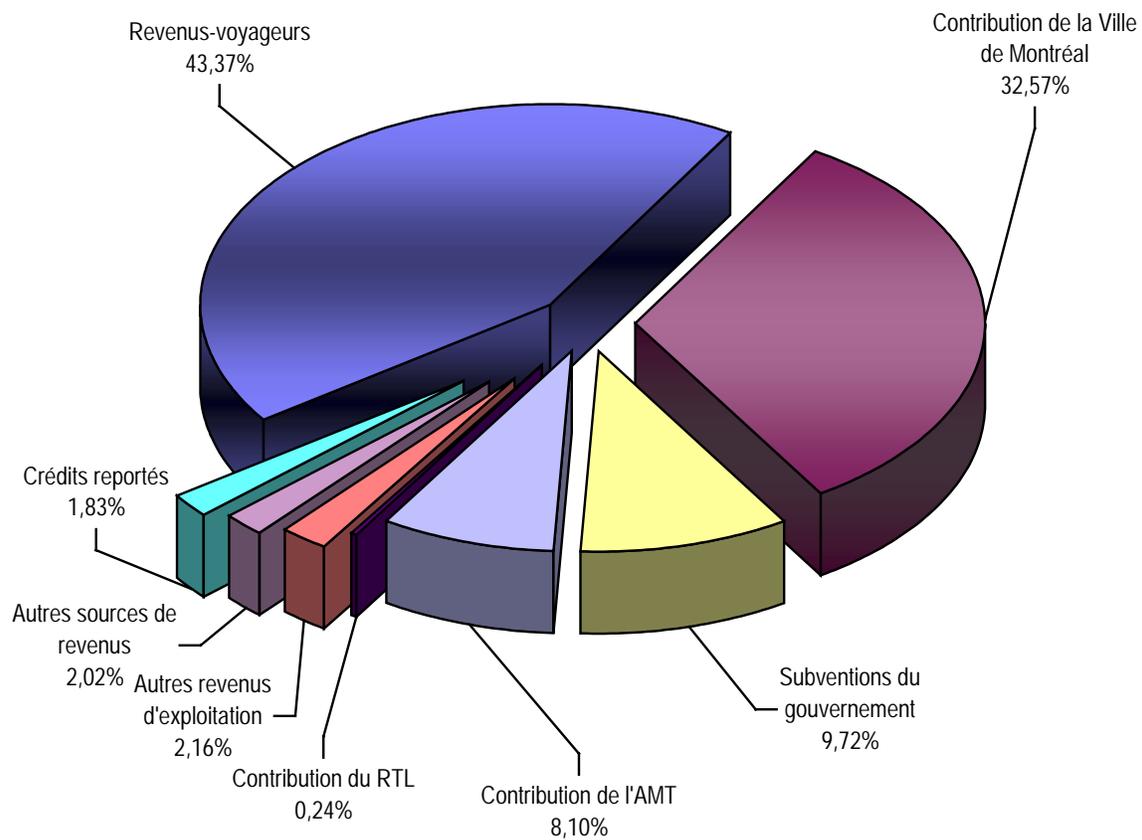
ANALYSE DES REVENUS

RÉPARTITION DES REVENUS 2003

REVENUS 2002 – 2003

ANALYSE DES REVENUS 2002 – 2003

RÉPARTITION DES REVENUS 2003



A Budget 2003

REVENUS 2002 - 2003

(en milliers de dollars)

	Budget 2003	Proportion des revenus	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Revenus-voyageurs						
Autobus et métro						
Titres STM	307 208	40,2 %	288 008	295 208	19 200	6,7
Recettes métropolitaines	22 970	3,0 %	23 919	22 411	(949)	(4,0)
	330 178	43,2 %	311 927	317 619	18 251	5,9
Transport adapté	1 393	0,2 %	1 000	1 261	393	39,3
	331 571	43,4 %	312 927	318 880	18 644	6,0
Autres revenus d'exploitation	16 515	2,2 %	15 544	14 623	971	6,2
Crédits reportés						
De la réserve pour dépenses imprévues	3 796	0,5 %	5 396	5 072	(1 600)	(29,7)
Surplus des revenus sur les dépenses	10 204	1,3 %	10 404	10 890	(200)	(1,9)
	14 000	1,8 %	15 800	15 962	(1 800)	(11,4)
Subvention du gouvernement au transport adapté	23 180	3,0 %	21 386	21 161	1 794	8,4
Subventions du gouvernement liées aux investissements						
Service de la dette - autobus et métro	51 127	6,7 %	47 180	45 750	3 947	8,4
Autres sources de revenus	15 474	2,0 %	2 000		13 474	
Contribution de la Ville de Montréal	249 000	32,6 %	244 100	244 100	4 900	2,0
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803	0,2 %	1 895	1 761	(92)	(4,9)
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport						
Aide métropolitaine - métro	44 850	5,9 %	42 100	42 085	2 750	6,5
Aide métropolitaine - autobus	6 481	0,8 %	6 487	6 488	(6)	(0,1)
Équipements métropolitains	1 870	0,2 %	1 800	1 754	70	3,9
Financement de la dette - trains de banlieue	8 729	1,1 %	14 281	14 281	(5 552)	(38,9)
	61 930	8,1 %	64 668	64 608	(2 738)	(4,2)
Total	764 600	100,0 %	725 500	726 845	39 100	5,4

A Budget 2003

ANALYSE DES REVENUS 2002 – 2003

Le budget 2003 des revenus est en hausse de 39,1 millions de dollars, soit 5,4 % par rapport au budget révisé 2002. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

Revenus-voyageurs en hausse de 6,0 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Hausse de l'achalandage basée sur 2002	7,2
❖ Hausse de l'achalandage prévue en 2003	3,0
❖ Hausse des tarifs	<u>9,0</u>
	19,2
❖ Réduction des revenus régionaux entre les sociétés de transport	- 0,9
❖ Hausse du nombre de déplacements et révision du revenu moyen par déplacement au transport adapté	<u>0,4</u>
	18,6

Autres revenus d'exploitation en hausse de 6,2 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Hausse des revenus publicitaires	0,5
❖ Hausse des revenus de loyers	0,1
❖ Autres	<u>0,4</u>
	1,0

Crédits reportés

Le budget 2003 prévoit un montant de 14 millions de dollars provenant de l'année 2002. Ces crédits proviennent notamment d'écarts favorables au titre de l'énergie, des frais de financement, des dépenses imprévues et des revenus-voyageurs.

Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 8,4 %

Une hausse de 1,8 million de dollars est prévue par rapport au budget révisé 2002. Le montant des subventions représente 75 % des dépenses admissibles. De nouvelles modalités d'application du programme d'aide font actuellement l'objet de discussions entre le ministère des Transports du Québec et la Société. Des changements pourraient donc faire varier la subvention du gouvernement en 2003.

Subventions du gouvernement liées aux investissements en hausse de 8,4 %

Le budget 2003 prévoit un montant de 51,1 millions de dollars, soit une hausse de 3,9 millions de dollars par rapport au budget révisé 2002, qui s'explique principalement par des investissements dans le maintien des équipements fixes (Réno-Systèmes) et le remplacement des autobus et minibus urbains.

A Budget 2003

Contribution de la Ville de Montréal en hausse de 2 %

La contribution de la Ville de Montréal sera de 249 millions de dollars pour 2003, soit une hausse de 4,9 millions de dollars.

Contribution du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4

Le gouvernement du Québec a décidé que le montant versé par le Réseau de transport de Longueuil sera le même que celui de l'année 2000. Aucune indexation n'est prévue contrairement à ce qui était anticipée lors de la préparation du budget 2002.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport en baisse de 4,2 %

(en millions de dollars)

❖ Récupération partielle de l'aide métropolitaine de 2002 et déplafonnement	2,0
❖ Hausse du plafond de l'aide métropolitaine – métro	0,8
❖ Légère augmentation des équipements métropolitains	0,1
	<u>2,9</u>
❖ Diminution du service de la dette des trains de banlieue, financée à 100 % par l'AMT	- 5,6
	<u>- 2,7</u>

Autres sources de revenus

Suite aux nombreuses consultations lors de la révision du cadre financier du transport en commun, la STM est confiante de bénéficier de sources de revenus supplémentaires. Une somme de 15,5 millions de dollars est prévue à cet effet. Advenant que les sources de revenus supplémentaires ne se matérialiseraient pas, la STM se verrait dans l'obligation de revoir ses dépenses, son service et ses tarifs.

ANALYSE DES DÉPENSES

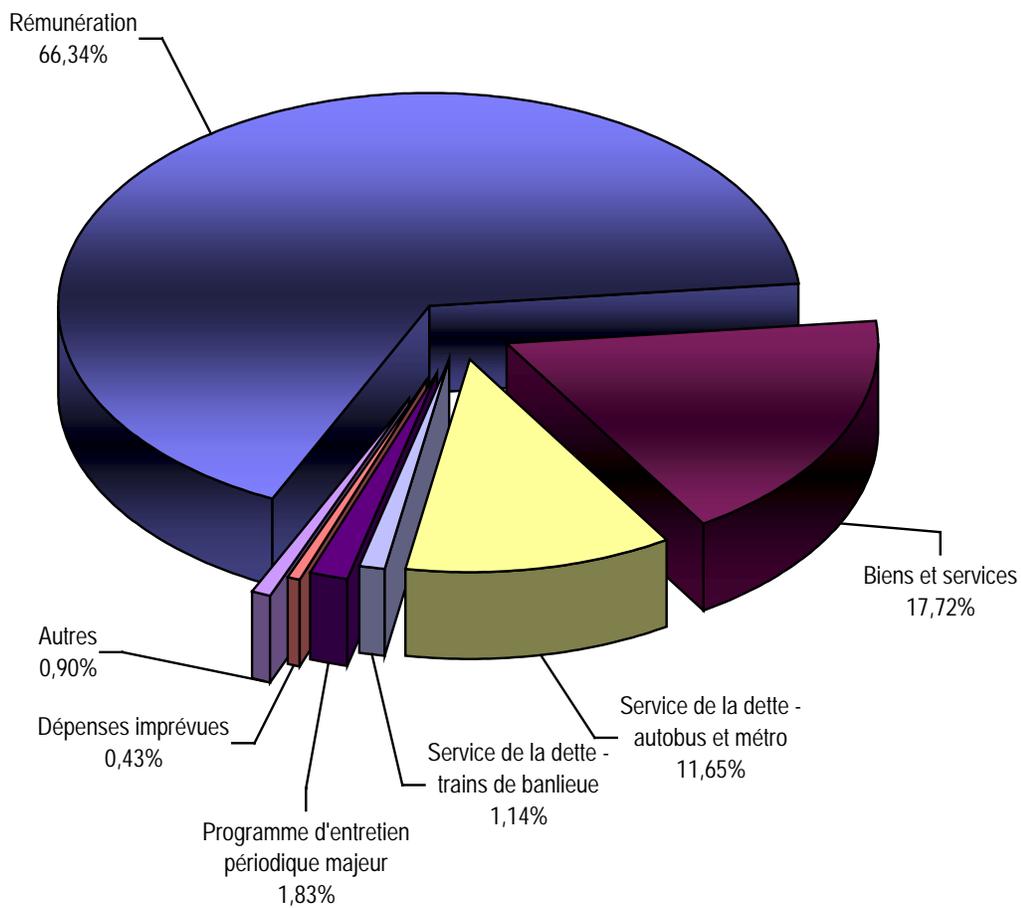
RÉPARTITION DES DÉPENSES 2003

DÉPENSES PAR TYPE 2002 – 2003

EFFECTIF ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2002 – 2003

ANALYSE DES DÉPENSES 2002 – 2003

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2003



A Budget 2003

DÉPENSES PAR TYPE 2002 – 2003

(en milliers de dollars)

	Budget 2003	Proportion des dépenses	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	341 579	44,7 %	340 010	334 437	1 569	0,5
Heures supplémentaires	22 790	3,0 %	21 635	24 191	1 156	5,3
Primes diverses et autres paiements	36 615	4,8 %	35 681	35 524	934	2,6
Avantages sociaux conventionnés	54 870	7,2 %	25 422	25 081	29 449	115,8
Amortissement des passifs salariaux	3 382	0,4 %	3 382	4 000		
	459 237	60,1 %	426 130	423 234	33 107	7,8
Cotisations aux régimes publics	38 899	5,1 %	38 279	38 586	621	1,6
Coût de la CSST	9 074	1,2 %	7 565	6 718	1 509	19,9
	47 974	6,3 %	45 844	45 304	2 130	4,6
	507 211	66,3 %	471 974	468 538	35 237	7,5
Biens et services						
Dépenses majeures	5 285	0,7 %	5 479	4 925	(194)	(3,5)
Énergie, taxes et permis	51 252	6,7 %	53 247	50 627	(1 995)	(3,7)
Services professionnels	2 636	0,3 %	2 595	2 959	41	1,6
Services techniques et autres services	21 484	2,8 %	19 711	20 404	1 773	9,0
Matériel et fournitures	36 668	4,8 %	34 732	35 721	1 936	5,6
Location	7 355	1,0 %	6 457	6 514	898	13,9
Financement des opérations	1 000	0,1 %	1 300	1 170	(300)	(23,1)
Dépenses diverses	9 777	1,3 %	9 396	8 706	381	4,1
	135 457	17,7 %	132 916	131 026	2 541	1,9
	642 668	84,1 %	604 890	599 564	37 778	6,2
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,8 %	12 100	12 664	1 900	15,7
Projets spéciaux	5 448	0,7 %	5 548	4 289	(100)	(1,8)
Service de la dette - autobus et métro	89 059	11,6 %	81 985	79 123	7 074	8,6
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 400		
	109 907	14,4 %	101 032	97 476	8 875	8,8
Service de la dette - trains de banlieue	8 729	1,1 %	14 281	14 281	(5 552)	(38,9)
Dépenses imprévues	3 296	0,4 %	5 296	1 500	(2 000)	(37,8)
Total	764 600	100,0 %	725 500	712 821	39 100	5,4

A Budget 2003

EFFECTIF ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2002 – 2003

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	147	148	156	(1)	(0,4)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	80	81	78	(1)	(1,2)
Professionnels syndiqués	173	168	165	5	2,9
Employés de bureau syndiqués	579	579	571		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	302	301	295	1	0,4
Commis caissiers	188	191	189	(3)	(1,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	121	114	116	7	6,1
Agents de surveillance	152	149	155	3	1,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 299	3 328	3 284	(29)	(0,9)
Employés d'entretien	1 908	1 885	1 871	23	1,2
	6 949	6 944	6 880	5	0,1
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	2		
Commis caissiers	1	1	1		
Agents de surveillance	5	5	5		
Chauffeurs, opérateurs et autres	103	102	109	1	0,8
Employés d'entretien	31	25	34	6	23,9
	141	134	152	7	4,9
	7 090	7 078	7 031	12	0,2
Effectif lié aux investissements	80	80	115		
Total	7 170	7 158	7 146	12	0,2
Heures supplémentaires					
Gestionnaires	240	240	100		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	710		
Professionnels syndiqués	736	586	2 014	150	25,6
Employés de bureau syndiqués	17 550	15 672	22 528	1 879	12,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	40 682	38 590	50 661	2 092	5,4
Commis caissiers	40 851	40 336	55 525	515	1,3
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	11 903	11 091	20 570	812	7,3
Agents de surveillance	4 440	7 440	5 237	(3 000)	(40,3)
Chauffeurs, opérateurs et autres	415 717	393 745	397 792	21 972	5,6
Employés d'entretien	138 780	129 773	206 743	9 007	6,9
Total	670 999	637 573	761 879	33 426	5,2

A Budget 2003

ANALYSE DES DÉPENSES 2002 – 2003

Le budget 2003 des dépenses est en hausse de 39,1 millions de dollars, soit une augmentation de 5,4 % par rapport au budget révisé 2002. Voici le détail des variations :

Dépenses liées à l'exploitation

Les dépenses liées à l'exploitation sont en hausse de 37,8 millions de dollars, soit 6,2 % par rapport au budget révisé 2002. La rémunération représente plus de 93 % de cette variation, soit un montant de 35,2 millions de dollars.

Rémunération en hausse de 7,5 %

Cette augmentation de 35,2 millions de dollars s'explique essentiellement par la reprise des contributions aux régimes de retraite des employés. Les ententes avec les syndicats se terminent le 31 décembre 2002. À cet égard, la Société doit cotiser de nouveau en janvier 2003.

(en millions de dollars)

❖ Fin du congé de contribution aux régimes de retraite	29,1
❖ Hausse des primes d'assurance collective	1,7
❖ Ajustements de différents paramètres financiers tels que :	2,3
➤ taux de cotisation RRQ de 4,70 % à 4,95 %	
➤ variation des coûts de la CSST	
❖ Augmentations statutaires	0,9
❖ Optimisation du service au Réseau des autobus	
➤ intégration du développement de service 2002 au service de base 2003	0,9
➤ abolition du budget réservé au développement de service	- 0,6
➤ diminution du nombre de chauffeurs liée au remplacement des vacances	- 1,2
➤ hausse des coûts d'entretien reliés aux autobus à plancher surbaissé	0,9
➤ augmentation des coûts reliés à l'encadrement et à la planification de l'entretien	0,3
❖ Économie reliée à l'implantation du système ACCES-V au transport adapté	- 0,2
❖ Amélioration du service au Réseau du métro	
➤ prolongation des heures de service en soirée sur la ligne 5	0,6
➤ hausse des dépenses d'entretien des voitures de métro due au vieillissement de la flotte	0,5
	<u>35,2</u>

A Budget 2003

Biens et services en hausse de 1,9 %

Cette augmentation de 2,5 millions de dollars, s'explique par les variations suivantes :

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Dépenses majeures :	- 0,2
> impact de l'achat regroupé des minibus	
> ajustement de la prévision de consommation des pneus autobus et métro	
❖ Énergie, taxes et permis :	- 2,0
> diminution de la dépense d'énergie due à une réduction de la consommation et à une baisse du prix du diesel	
❖ Services techniques et autres :	1,8
> augmentation du nombre de déplacements par taxi	
> réduction du contrat d'antirouille sur les autobus	
> hausse des coûts d'entretien des licences SAP	
> réduction des coûts d'impartition de la centrale informatique	
❖ Matériel et fournitures :	1,9
> consommation plus élevée et révision des coûts de pièces pour l'entretien des autobus et des voitures de métro	
❖ Location :	0,9
> frais de copropriété et hausse des loyers à la Place Bonaventure	
❖ Financement des opérations :	- 0,3
> réduction des frais financiers à court terme reliés au versement anticipé de la Ville de Montréal	
❖ Dépenses diverses :	0,4
> Reclassification de certaines dépenses	
	<hr/> 2,5

A Budget 2003

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.). Le budget des dépenses liées aux investissements augmente de plus de 8,8 %, soit une hausse de 8,9 millions de dollars par rapport au budget révisé 2002.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2003 – 2004 – 2005 » 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 2003 est en hausse de 1,9 million de dollars par rapport au budget révisé 2002. Cette hausse est essentielle pour assurer le maintien de nos équipements vieillissants, particulièrement au Réseau du métro.

L'enveloppe budgétaire de 14 millions de dollars est répartie comme suit :

- ❖ Secteur autobus (4,5 millions de dollars)
 - entretien des véhicules (3,1 millions de dollars)
 - maintien des actifs (0,3 million de dollars)
 - santé-sécurité (0,5 million de dollars)
 - voies réservées (0,6 million de dollars)
- ❖ Secteur métro (7,5 millions de dollars)
 - entretien des voitures de métro et autres véhicules (4,6 millions de dollars)
 - entretien des équipements fixes (1,1 million de dollars)
 - maintien des actifs (1,6 million de dollars)
 - santé-sécurité (0,2 million de dollars)
- ❖ Secteur des normes environnementales et de la santé-sécurité (2 millions de dollars)

Projets spéciaux

Le budget 2003 est de 5,4 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 0,1 million de dollars. Cette variation s'explique par une hausse des coûts reliés à l'acquisition de licences SAP (1 million de dollars) et une rationalisation des dépenses relativement aux projets « Service à la clientèle » (1,1 million de dollars). Le budget des projets spéciaux sert, notamment, à couvrir les acquisitions et les remplacements d'équipements informatiques ainsi que les dépenses reliées à une entente avec une firme spécialisée pour la gestion des activités d'entretien des autobus.

A Budget 2003

Service de la dette – autobus et métro en hausse de 8,6 %

Le budget du service de la dette brut sera de 89,1 millions de dollars en 2003, ce qui représente une hausse de plus de 7,1 millions de dollars par rapport au budget révisé 2002. Cette augmentation s'explique par la réalisation de certains projets, tels que :

- ❖ Remplacement des autobus
- ❖ Programme de maintien des équipement fixes au Réseau du métro
- ❖ Acquisition d'un nouveau système de vente et perception
- ❖ Modernisation du centre d'entretien majeur des autobus
- ❖ Système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle
- ❖ Programme de rénovation des stations

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 5 ans, à compter de l'année suivant celle de la dépense. Pour 2003, le virement au fonds de roulement est de 1,4 million de dollars.

Service de la dette – trains de banlieue en baisse de 38,9 %

Le budget 2003 est de 8,7 millions de dollars, soit une diminution de 5,6 millions de dollars par rapport au budget révisé 2002. Cette dette, remboursée à 100 % par l'AMT, viendra à échéance en 2007.

Dépenses imprévues

Le budget 2003 prévoit un montant de 3,3 millions de dollars, soit une réduction de 2 millions de dollars par rapport au budget révisé 2002. La nouvelle Loi sur les sociétés de transport en commun, effective depuis le 1^{er} janvier 2002, permet de créer une réserve, d'au plus 1,5 % des dépenses, pour rencontrer les frais imprévisibles d'administration et d'exploitation. Pour les fins de ce budget, nous avons établi cette réserve à 0,5 % des dépenses nettes.

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2002 – 2003

DÉPENSES 2002 – 2003 – AUTOBUS ET MÉTRO

***EFFECTIF ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2002 – 2003 –
AUTOBUS ET MÉTRO***

***DÉPENSES, EFFECTIF ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2002 – 2003 –
TRANSPORT ADAPTÉ***

A Budget 2003

SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2002 – 2003

(en milliers de dollars)

	Budget 2003	Proportion des dépenses	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Autobus et métro						
Dépenses liées à l'exploitation	611 762	80,0 %	576 331	570 655	35 431	6,1
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,8 %	12 100	12 664	1 900	15,7
Projets spéciaux	5 448	0,7 %	5 548	4 289	(100)	(1,8)
Service de la dette	89 059	11,6 %	81 985	79 123	7 074	8,6
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 400		
	<u>109 907</u>	<u>14,4 %</u>	<u>101 032</u>	<u>97 476</u>	<u>8 875</u>	<u>8,8</u>
	721 669	94,4 %	677 363	668 130	44 306	6,5
Transport adapté						
Dépenses liées à l'exploitation	30 906	4,0 %	28 559	28 909	2 347	8,2
Service de la dette - trains de banlieue	8 729	1,1 %	14 281	14 281	(5 552)	(38,9)
Dépenses imprévues	3 296	0,4 %	5 296	1 500	(2 000)	(37,8)
Total	764 600	100,0 %	725 500	712 821	39 100	5,4
Sommaire						
Dépenses liées à l'exploitation	642 668	84,1 %	604 890	599 564	37 778	6,2
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro	109 907	14,4 %	101 032	97 476	8 875	8,8
Service de la dette - trains de banlieue	8 729	1,1 %	14 281	14 281	(5 552)	(38,9)
Dépenses imprévues	3 296	0,4 %	5 296	1 500	(2 000)	(37,8)
Total	764 600	100,0 %	725 500	712 821	39 100	5,4

A Budget 2003

DÉPENSES PAR TYPE 2002 – 2003 ***AUTOBUS ET MÉTRO***

(en milliers de dollars)

	Budget 2003	Proportion des dépenses	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	330 677	45,8 %	328 951	323 618	1 727	0,5
Heures supplémentaires	21 846	3,0 %	20 685	22 952	1 161	5,6
Primes diverses et autres paiements	35 170	4,9 %	34 236	34 091	934	2,7
Avantages sociaux conventionnés	53 117	7,4 %	24 581	24 247	28 536	116,1
Amortissement des passifs salariaux	3 382	0,5 %	3 382	4 000		
	444 192	61,6 %	411 834	408 908	32 358	7,9
Cotisations aux régimes publics	37 619	5,2 %	37 011	37 330	608	1,6
Coût de la CSST	8 942	1,2 %	7 432	6 607	1 510	20,3
	46 561	6,5 %	44 443	43 937	2 118	4,8
	490 753	68,0 %	456 277	452 845	34 476	7,6
Biens et services						
Dépenses majeures	3 878	0,5 %	3 712	3 654	167	4,5
Énergie, taxes et permis	49 748	6,9 %	51 733	49 203	(1 984)	(3,8)
Services professionnels	2 575	0,4 %	2 580	2 944	(5)	(0,2)
Services techniques et autres services	10 651	1,5 %	10 820	10 479	(170)	(1,6)
Matériel et fournitures	36 119	5,0 %	34 156	35 209	1 963	5,7
Location	7 343	1,0 %	6 443	6 502	900	14,0
Financement des opérations	1 000	0,1 %	1 300	1 170	(300)	(23,1)
Dépenses diverses	9 694	1,3 %	9 310	8 648	384	4,1
	121 009	16,8 %	120 054	117 810	955	0,8
	611 762	84,8 %	576 331	570 655	35 431	6,1
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,9 %	12 100	12 664	1 900	15,7
Projets spéciaux	5 448	0,8 %	5 548	4 289	(100)	(1,8)
Service de la dette - autobus et métro	89 059	12,3 %	81 985	79 123	7 074	8,6
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %	1 400	1 400		
	109 907	15,2 %	101 032	97 476	8 875	8,8
Total	721 669	100,0 %	677 363	668 130	44 306	6,5

A Budget 2003

EFFECTIF ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2002 – 2003 ***AUTOBUS ET MÉTRO***

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Budget 2003 vs budget 2002 Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	143	143	152		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	80	81	78	(1)	(1,2)
Professionnels syndiqués	173	168	165	5	2,9
Employés de bureau syndiqués	570	570	562		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	288	286	280	1	0,4
Commis caissiers	139	139	137		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	119	112	114	7	6,3
Agents de surveillance	152	149	155	3	1,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 177	3 206	3 165	(29)	(0,9)
Employés d'entretien	1 886	1 863	1 849	23	1,2
	6 725	6 717	6 657	9	0,1
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	2		
Commis caissiers	1	1	1		
Agents de surveillance	5	5	5		
Chauffeurs, opérateurs et autres	99	98	106	1	0,8
Employés d'entretien	31	25	34	6	23,9
	137	130	148	7	5,2
	6 862	6 847	6 805	15	0,2
Effectif lié aux investissements	80	80	115		
Total	6 942	6 927	6 920	15	0,2
Heures supplémentaires					
Gestionnaires	240	240	100		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	710		
Professionnels syndiqués	736	586	2 014	150	25,6
Employés de bureau syndiqués	17 411	15 597	22 297	1 815	11,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	38 532	36 440	46 879	2 092	5,7
Commis caissiers	28 875	28 156	39 964	719	2,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	11 303	10 491	20 320	812	7,7
Agents de surveillance	4 440	7 440	5 237	(3 000)	(40,3)
Chauffeurs, opérateurs et autres	405 817	384 745	386 903	21 072	5,5
Employés d'entretien	137 150	127 219	202 290	9 931	7,8
Total	644 604	611 014	726 714	33 590	5,5

A Budget 2003

DÉPENSES 2002 – 2003 ***TRANSPORT ADAPTÉ***

(en milliers de dollars)

	Budget 2003	Proportion des dépenses	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Budget 2003 vs budget 2002 Écart %
Dépenses par type						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	10 902	35,3 %	11 059	10 819	(157)	(1,4)
Heures supplémentaires	945	3,1 %	950	1 239	(5)	(0,5)
Primes diverses et autres paiements	1 445	4,7 %	1 446	1 434	(1)	(0,1)
Avantages sociaux conventionnés	1 753	5,7 %	841	834	912	108,5
	15 045	48,7 %	14 296	14 326	749	5,2
Cotisations aux régimes publics	1 280	4,1 %	1 267	1 257	13	1,0
Coût de la CSST	133	0,4 %	134	111	(1)	(0,7)
	1 413	4,6 %	1 401	1 367	12	0,9
	16 458	53,3 %	15 697	15 693	761	4,8
Biens et services						
Dépenses majeures	1 407	4,6 %	1 767	1 271	(360)	(20,4)
Services professionnels	61	0,2 %	15	15	46	306,7
Services techniques et autres services	10 833	35,1 %	8 890	9 925	1 943	21,9
Matériel et fournitures	548	1,8 %	575	513	(27)	(4,7)
Location	12	0,0 %	14	12	(2)	(14,3)
Dépenses diverses	83	0,3 %	86	58	(4)	(4,1)
	12 944	41,9 %	11 348	11 793	1 596	14,1
	29 402	95,1 %	27 045	27 486	2 357	8,7
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 504	4,9 %	1 514	1 423	(10)	(0,7)
Total	30 906	100,0 %	28 559	28 909	2 347	8,2

A Budget 2003

EFFECTIF ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2002 – 2003 ***TRANSPORT ADAPTÉ***

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Budget 2003 vs budget 2002 Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	4	5	4	(1)	(12,7)
Employés de bureau syndiqués	9	9	9	1	5,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	15	15	15		
Commis caissiers	49	52	52	(3)	(5,8)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	2	2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	123	123	119		
Employés d'entretien	22	22	22		
	224	227	223	(3)	(1,4)
CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	4	4	3		
Total	228	231	226	(3)	(1,3)
Heures supplémentaires					
Employés de bureau syndiqués	139	75	231	64	85,3
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2 150	2 150	3 782		
Commis caissiers	11 976	12 180	15 561	(204)	(1,7)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	600	600	250		
Chauffeurs, opérateurs et autres	9 900	9 000	10 889	900	10,0
Employés d'entretien	1 630	2 554	4 453	(924)	(36,2)
Total	26 395	26 559	35 165	(164)	(0,6)

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

SECÉTARIAT ET AFFAIRES JURIDIQUES

VÉRIFICATION GÉNÉRALE

DIRECTION GÉNÉRALE

A Budget 2003

SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

		Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Réseau des autobus						
	(000 \$)	282 730	265 767	265 757	16 964	6,4
	Effectif	3 745	3 755	3 728	(10)	(0,3)
	Heures supplémentaires	467 890	421 519	455 974	46 371	11,0
Réseau du métro						
	(000 \$)	157 302	144 548	144 385	12 753	8,8
	Effectif	2 063	2 037	2 025	25	1,2
	Heures supplémentaires	136 098	130 795	159 106	5 304	4,1
Planification et soutien à l'exploitation						
	(000 \$)	26 396	25 408	25 285	988	3,9
	Effectif	272	272	267		
	Heures supplémentaires	5 430	23 514	29 468	(18 084)	(76,9)
Gestion des ressources informatiques et matérielles						
	(000 \$)	53 108	49 916	49 357	3 192	6,4
	Effectif	558	558	558		
	Heures supplémentaires	29 395	29 395	26 874		
Gestion des projets majeurs						
	(000 \$)	1 496	1 363	1 432	133	9,7
	Effectif	15	15	16		
Gestion des ressources financières et contrôle						
	(000 \$)	16 999	16 304	16 405	694	4,3
	Effectif	172	172	170		
	Heures supplémentaires	5 791	5 791	4 879		
Secrétariat et affaires juridiques						
	(000 \$)	3 176	3 111	3 111	65	2,1
	Effectif	23	23	24		
Vérification générale						
	(000 \$)	942	856	797	87	10,1
	Effectif	9	9	8		
Direction générale						
	(000 \$)	803	753	812	50	6,6
	Effectif	6	6	7		

A Budget 2003

RÉSEAU DES AUTOBUS

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
				Écart	Écart %
Dépenses par type (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	170 583	170 970	169 237	(387)	(0,2)
Heures supplémentaires	15 538	14 020	15 207	1 518	10,8
Primes diverses et autres paiements	24 225	23 671	23 493	555	2,3
Avantages sociaux conventionnés	27 808	13 404	13 527	14 404	107,5
Cotisations aux régimes publics	20 412	19 962	19 992	450	2,3
Coût de la CSST	3 044	2 961	3 080	82	2,8
	261 610	244 988	244 536	16 622	6,8
Biens et services					
Dépenses majeures	1 689	1 376	1 430	314	22,8
Services professionnels	54	54	47		
Services techniques et autres services	823	1 314	1 166	(490)	(37,3)
Matériel et fournitures	18 341	17 824	18 370	516	2,9
Location	22	22	17		
Dépenses diverses	192	189	192	2	1,2
	21 121	20 779	21 222	342	1,6
Total	282 730	265 767	265 757	16 964	6,4

A Budget 2003

RÉSEAU DES AUTOBUS

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	33	33	37		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	6		
Professionnels syndiqués	27	24	24	3	12,4
Employés de bureau syndiqués	57	57	56		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	130	128	126	2	1,6
Commis caissiers	90	90	91		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	54	47	48	7	14,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	2 516	2 547	2 518	(31)	(1,2)
Employés d'entretien	741	736	727	6	0,8
	3 652	3 665	3 632	(13)	(0,4)
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1			
Commis caissiers			1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	77	77	80		
Employés d'entretien	15	12	15	3	23,8
	93	90	96	3	3,2
Total	3 745	3 755	3 728	(10)	(0,3)
Heures supplémentaires					
Gestionnaires			5		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués			98		
Professionnels syndiqués			119		
Employés de bureau syndiqués	1 324	1 324	1 880		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	11 276	9 764	11 536	1 512	15,5
Commis caissiers	22 975	22 975	33 376		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4 933	4 933	11 019		
Chauffeurs, opérateurs et autres	335 824	298 843	301 216	36 981	12,4
Employés d'entretien	91 558	83 680	96 726	7 878	9,4
Total	467 890	421 519	455 974	46 371	11,0

A Budget 2003

RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
				Écart	Écart %
Dépenses par type (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	98 833	96 898	95 414	1 935	2,0
Heures supplémentaires	4 797	4 570	5 611	227	5,0
Primes diverses et autres paiements	8 927	8 530	8 476	397	4,7
Avantages sociaux conventionnés	15 700	6 953	7 052	8 748	125,8
Cotisations aux régimes publics	11 171	10 736	10 812	435	4,1
Coût de la CSST	1 309	1 207	1 384	102	8,4
	140 737	128 894	128 748	11 843	9,2
Biens et services					
Dépenses majeures	1 462	1 609	1 615	(147)	(9,1)
Services professionnels	293	293	268		
Services techniques et autres services	1 929	1 809	1 800	120	6,6
Matériel et fournitures	11 688	10 942	10 733	746	6,8
Location	1 065	1 065	1 068		
Dépenses diverses	127	(64)	153	190	(299,9)
	16 564	15 655	15 637	910	5,8
Total	157 302	144 548	144 385	12 753	8,8

A Budget 2003

RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	35	35	35		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	3	2	(1)	(33,3)
Professionnels syndiqués	50	48	49		
Employés de bureau syndiqués	96	96	92		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	154	155	151	(1)	(0,5)
Commis caissiers	15	15	15		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	48	48	49		
Agents de surveillance	152	149	155	3	1,9
Chauffeurs, opérateurs et autres	640	638	628	2	0,3
Employés d'entretien	830	813	807	17	2,1
	2 022	2 000	1 982	22	1,1
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1			
Agents de surveillance	5	5	5		
Chauffeurs, opérateurs et autres	22	21	24	1	3,6
Employés d'entretien	13	10	14	3	32,0
	41	37	43	4	9,9
Total	2 063	2 037	2 025	25	1,2
Heures supplémentaires					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués			83		
Professionnels syndiqués	185	35	803	150	428,6
Employés de bureau syndiqués	4 406	2 592	6 003	1 815	70,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	27 116	26 536	33 718	580	2,2
Commis caissiers	4 600	3 881	4 874	719	18,5
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4 702	3 890	7 109	812	20,9
Agents de surveillance	4 440	7 440	4 635	(3 000)	(40,3)
Chauffeurs, opérateurs et autres	66 043	63 868	68 492	2 175	3,4
Employés d'entretien	24 606	22 553	33 390	2 053	9,1
Total	136 098	130 795	159 106	5 304	4,1

A Budget 2003

PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Budget 2003 vs budget 2002 Écart %
Dépenses par type <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	16 544	16 594	16 095	(50)	(0,3)
Heures supplémentaires	190	775	967	(586)	(75,6)
Primes diverses et autres paiements	405	414	400	(9)	(2,2)
Avantages sociaux conventionnés	2 632	1 026	1 113	1 606	156,5
Cotisations aux régimes publics	1 581	1 554	1 547	28	1,8
Coût de la CSST	16	16	66		
	21 367	20 379	20 188	988	4,9
Biens et services					
Services professionnels	1 378	1 378	1 876		
Services techniques et autres services	1 465	1 465	1 579		
Matériel et fournitures	421	421	460		
Dépenses diverses	1 765	1 765	1 181		
	5 029	5 029	5 096		
Total	26 396	25 408	25 285	988	3,9

A Budget 2003

PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
				Écart	Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	22	22	26		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	57	57	53		
Professionnels syndiqués	49	49	44		
Employés de bureau syndiqués	119	119	121		
Gestionnaires de 1er niveau - transport	2	2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	21	21	19		
Employés d'entretien	3	3			
	272	272	264		
CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres			3		
Total	272	272	267		
Heures supplémentaires					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100			
Professionnels syndiqués			83		
Employés de bureau syndiqués	1 380	1 380	3 379		
Gestionnaires de 1er niveau - transport			72		
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 950	22 034	16 348	(18 084)	(82,1)
Employés d'entretien			9 586		
Total	5 430	23 514	29 468	(18 084)	(76,9)

A Budget 2003

GESTION DES RESSOURCES INFORMATIONNELLES ET MATÉRIELLES

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
				Écart	Écart %
Dépenses par type (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	29 759	29 568	29 160	190	0,6
Heures supplémentaires	1 099	1 092	986	6	0,6
Primes diverses et autres paiements	1 087	1 030	1 066	57	5,6
Avantages sociaux conventionnés	4 766	2 120	2 199	2 646	124,8
Cotisations aux régimes publics	3 154	3 059	3 141	95	3,1
Coût de la CSST	93	96	188	(3)	(3,0)
	39 958	36 966	36 740	2 992	8,1
Biens et services					
Dépenses majeures	727	727	609		
Services professionnels	431	431	360		
Services techniques et autres services	4 564	4 364	4 054	200	4,6
Matériel et fournitures	4 512	4 512	4 573		
Location	511	511	525		
Dépenses diverses	2 405	2 405	2 497		
	13 150	12 950	12 618	200	1,5
Total	53 108	49 916	49 357	3 192	6,4

A Budget 2003

GESTION DES RESSOURCES INFORMATIONNELLES ET MATÉRIELLES

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Effectif (en années-personnes)					
Gestionnaires	25	25	26		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	3		
Professionnels syndiqués	27	27	26		
Employés de bureau syndiqués	171	171	166		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	17	17	17		
Employés d'entretien	311	311	315		
	555	555	552		
CSST					
Employés d'entretien	3	3	6		
Total	558	558	558		
Heures supplémentaires					
Gestionnaires	240	240	95		
Professionnels syndiqués	416	416	380		
Employés de bureau syndiqués	6 085	6 085	5 825		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	1 668	1 668	1 668		
Employés d'entretien	20 986	20 986	18 906		
Total	29 395	29 395	26 874		

A Budget 2003

GESTION DES PROJETS MAJEURS

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Dépenses par type <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	1 146	1 137	960	9	0,8
Primes diverses et autres paiements	7	10	33	(3)	(28,8)
Avantages sociaux conventionnés	174	55	133	120	218,5
Cotisations aux régimes publics	96	94	254	3	2,7
	1 424	1 295	1 380	128	9,9
Biens et services					
Services professionnels	30	30	22		
Services techniques et autres services	1	1			
Matériel et fournitures	10	10	15		
Dépenses diverses	32	27	15	5	16,7
	72	68	52	5	6,6
Total	1 496	1 363	1 432	133	9,7
Effectif <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	7	7	7		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	1	1	1		
Professionnels syndiqués	5	5	6		
Employés de bureau syndiqués	2	2	2		
Total	15	15	16		

A Budget 2003

GESTION DES RESSOURCES FINANCIÈRES ET CONTRÔLE

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
				Écart	Écart %
Dépenses par type <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	9 237	9 358	9 283	(122)	(1,3)
Heures supplémentaires	223	227	192	(5)	(2,0)
Primes diverses et autres paiements	330	355	346	(25)	(7,0)
Avantages sociaux conventionnés	1 508	667	723	841	126,2
Cotisations aux régimes publics	928	924	923	4	0,5
	12 226	11 531	11 468	694	6,0
Biens et services					
Services professionnels	133	133	96		
Services techniques et autres services	1 234	1 234	1 222		
Matériel et fournitures	404	404	342		
Dépenses diverses	3 002	3 002	3 277		
	4 773	4 773	4 937		
Total	16 999	16 304	16 405	694	4,3
Effectif <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	17	17	17		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	2		
Professionnels syndiqués	10	10	11		
Employés de bureau syndiqués	109	109	108		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1	1		
Commis caissiers	33	33	31		
Total	172	172	170		
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués	135	135	141		
Employés de bureau syndiqués	4 216	4 216	4 226		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	140	140	237		
Commis caissiers	1 300	1 300	275		
Total	5 791	5 791	4 879		

A Budget 2003

SECRETARIAT ET AFFAIRES JURIDIQUES

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Dépenses par type <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	1 327	1 382	1 471	(55)	(4,0)
Primes diverses et autres paiements	21	24	25	(3)	(10,7)
Avantages sociaux conventionnés	213	89	95	125	140,6
Cotisations aux régimes publics	127	129	139	(3)	(2,1)
	1 689	1 624	1 730	65	4,0
Biens et services					
Autres taxes, permis et assurances	860	860	802		
Services professionnels	205	205	200		
Services techniques et autres services	11	11	25		
Matériel et fournitures	31	31	20		
Location	97	97	78		
Dépenses diverses	283	283	256		
	1 487	1 487	1 381		
Total	3 176	3 111	3 111	65	2,1
Effectif <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	1	1		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	3	3	2		
Professionnels syndiqués	5	5	6		
Employés de bureau syndiqués	14	14	15		
Total	23	23	24		

A Budget 2003

VÉRIFICATION GÉNÉRALE

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002	
				Écart	Écart %
Dépenses par type <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	695	683	643	12	1,7
Primes diverses et autres paiements	5	5	5		
Avantages sociaux conventionnés	106	33	31	73	220,2
Cotisations aux régimes publics	61	58	56	2	4,1
	866	779	735	87	11,1
Biens et services					
Services professionnels	50	50	50		
Matériel et fournitures	6	6	3		
Dépenses diverses	20	20	9		
	76	76	62		
Total	942	856	797	87	10,1
Effectif <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	1	1	1		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	7	7	6		
Employés de bureau syndiqués	1	1	1		
Total	9	9	8		

A Budget 2003

DIRECTION GÉNÉRALE

	Budget 2003	Budget révisé 2002	Prévision 2002	Budget 2003 vs budget 2002 Écart	Écart %
Dépenses par type <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	476	475	527	1	0,3
Primes diverses et autres paiements	5	5	6		
Avantages sociaux conventionnés	73	25	27	49	199,1
Cotisations aux régimes publics	41	40	44	1	2,1
	595	545	604	50	9,2
Biens et services					
Services professionnels		5	24	(5)	(100,0)
Services techniques et autres services	156	156	154		
Matériel et fournitures	6	5	5	1	20,0
Dépenses diverses	46	42	25	4	9,6
	208	208	208		
Total	803	753	812	50	6,6
Effectif <i>(en années-personnes)</i>					
Gestionnaires	2	2	2		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	2	2	3		
Employés de bureau syndiqués	2	2	2		
Total	6	6	7		

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

HYPOTHÈSES DU CADRE FINANCIER

CADRE FINANCIER 2003 – 2004 – 2005 - REVENUS

CADRE FINANCIER 2003 – 2004 – 2005 - DÉPENSES

*ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS
DE 1995 À 2005*

HYPOTHÈSES DU CADRE FINANCIER

Le cadre financier pour les années 2004 et 2005 a été établi en considérant qu'il n'y aurait aucune indexation des salaires et que la somme de 15,5 millions de dollars provenant d'autres sources de revenus sera récurrente. Par ailleurs, le cadre financier a été préparé malgré que le renouvellement des conventions collectives et la fin des congés de contribution aux régimes de retraite sont à l'agenda au début de 2003 et que nous ne pouvons, à ce jour, présumer des résultats. Quoiqu'il en soit, nous avons projeté nos revenus et nos dépenses sur la base des hypothèses suivantes :

Revenus

- ❖ **Revenus-voyageurs** : la prévision est basée sur une constance de l'achalandage et une augmentation de tarifs selon l'inflation (2 % par année).
- ❖ **Autres revenus d'exploitation** une hausse de 10 % des recettes autonomes.
- ❖ **Crédits reportés** : la précarité des sources de financement pour 2003 fait en sorte que nous ne prévoyons pas reporter de crédits pour 2004 et 2005.
- ❖ **Subvention du gouvernement au transport adapté** elle est calculée selon le programme d'aide en vigueur, soit 75 % des dépenses projetées.
- ❖ **Subventions du gouvernement liées aux investissements** elles sont déterminées selon la nature des différents projets financés par emprunt.
- ❖ **Autres sources de revenus** nous prévoyons que les revenus de ces sources seront récurrents pour 2004 et 2005.
- ❖ **Contribution de la Ville de Montréal** une hausse selon l'indexation (2 %) a été prévue pour chacune des années.
- ❖ **Contribution du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4** aucune variation n'est prévue.
- ❖ **Contribution de l'Agence métropolitaine de transport** une hausse équivalente au budget 2003, soit 750 000 \$ ou 1,75 % est prévue pour l'aide métropolitaine autobus et métro en 2004. Toutefois, la récupération de 2 millions de dollars prévue en 2003 n'est pas récurrente. Pour les équipements métropolitains et les contrats de service, nous avons prévu une hausse de 2 %. Le financement de la dette pour les trains de banlieue couvre entièrement les coûts de financement.

A Budget 2003

Dépenses

- ❖ **Dépenses liées à l'exploitation – autobus et métro** : les dépenses sont en hausse de 1,2 % en 2004 et de 2,2 % en 2005. Les principaux paramètres utilisés sont :
 - aucune indexation des salaires n'est prévue;
 - le service offert à la clientèle autobus et métro est maintenu au niveau de 2003 (pas de développement de service);
 - une somme de 8 millions de dollars est prévue en 2005 pour couvrir les coûts de la formation du personnel suite à l'implantation du nouveau système de vente et perception;
 - hausse de 2,5 % pour les avantages sociaux conventionnés et les cotisations aux régimes publics;
 - hausse de 10 % des coûts de la CSST;
 - les biens et services ont été indexés de 2 %. Par contre, les coûts de l'énergie subiront une hausse moyenne de 3,75 %. Le coût du financement des opérations sera haussé de 25 %.
- ❖ **Dépenses liées aux investissements** : la variation du service de la dette est liée à des investissements de l'ordre de 860 millions de dollars entre 2003 et 2005. Les besoins en investissement sont décrits en détail dans le document « Dépenses d'investissement 2003 – 2004 – 2005 ».
- ❖ **Transport adapté** : les mêmes paramètres que les dépenses d'exploitation autobus – métro ont été utilisés. À cela, nous avons ajusté les dépenses pour tenir compte d'une hypothèse de croissance de la demande de 5 %. Pour les années 2004 et 2005, nous avons prévu des économies de 1,6 million de dollars et de 1,7 million de dollars respectivement suite à l'implantation du nouveau système ACCES-V.
- ❖ **Trains de banlieue** : l'AMT gère les trains de banlieue et subventionne à 100 % le service de la dette assumé par la STM jusqu'à son échéance.

Résultats

Le cadre financier 2003 – 2005, élaboré à partir des hypothèses mentionnées précédemment, montre un déficit des revenus par rapport aux dépenses de 18,7 millions de dollars en 2004 et de 29,4 millions de dollars en 2005.

A Budget 2003

CADRE FINANCIER 2003 - 2004 - 2005 - REVENUS

(en milliers de dollars)

	Budget 2002	Budget 2003	Variation 2003 vs 2002	Pro forma 2004	Variation 2004 vs 2003	Pro forma 2005	Variation 2005 vs 2004
Revenus-voyageurs							
Autobus et métro							
Titres STM	288 008	307 208	6,7 %	313 352	2,0 %	319 619	2,0 %
Recettes métropolitaines	23 919	22 970	(4,0)%	23 429	2,0 %	23 898	2,0 %
	311 927	330 178	5,9 %	336 781	2,0 %	343 517	2,0 %
Transport adapté	1 000	1 393	39,3 %	1 421	2,0 %	1 449	2,0 %
	312 927	331 571	6,0 %	338 202	2,0 %	344 966	2,0 %
Autres revenus d'exploitation	15 544	16 515	6,2 %	18 167	10,0 %	19 983	10,0 %
Crédits reportés							
De la réserve pour dépenses imprévues	5 396	3 796	(29,7)%		(100,0)%		
Surplus des revenus sur les dépenses	10 404	10 204	(1,9)%		(100,0)%		
	15 800	14 000	(11,4)%		(100,0)%		
Subvention du gouvernement au transport adapté	21 386	23 180	8,4 %	23 374	0,8 %	23 612	1,0 %
Subventions du gouvernement liées aux investissements							
Service de la dette - autobus et métro	47 180	51 127	8,4 %	59 010	15,4 %	62 956	6,7 %
Autres sources de revenus	2 000	15 474		15 474		15 474	
Contribution de la Ville de Montréal	244 100	249 000	2,0 %	253 980	2,0 %	259 060	2,0 %
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 895	1 803	(4,9)%	1 803		1 803	
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport							
Aide métropolitaine - métro	42 100	44 850	6,5 %	43 635	(2,7)%	43 635	
Aide métropolitaine - autobus	6 487	6 481	(0,1)%	6 611	2,0 %	6 743	2,0 %
Équipements métropolitains	1 800	1 870	3,9 %	1 908	2,0 %	1 946	2,0 %
Financement de la dette - trains de banlieue	14 281	8 729	(38,9)%	7 288	(16,5)%	7 291	
	64 668	61 930	(4,2)%	59 442	(4,0)%	59 615	0,3 %
Total	725 500	764 600	5,4 %	769 452	0,6 %	787 469	2,3 %

A Budget 2003

CADRE FINANCIER 2003 - 2004 - 2005 - DÉPENSES

(en milliers de dollars)	Budget 2002	Budget 2003	Variation 2003 vs 2002	Pro forma 2004	Variation 2004 vs 2003	Pro forma 2005	Variation 2005 vs 2004
Autobus et métro							
Dépenses liées à l'exploitation	576 331	611 762	6,1 %	618 801	1,2 %	632 366	2,2 %
Dépenses liées aux investissements							
Programme d'entretien périodique majeur	12 100	14 000	15,7 %	14 000		14 000	
Projets spéciaux	5 548	5 448	(1,8)%	5 448		5 448	
Service de la dette	81 985	89 059	8,6 %	106 674	19,8 %	121 441	13,8 %
Virement au fonds de roulement	1 400	1 400		1 400		1 400	
	<u>101 033</u>	<u>109 907</u>	<u>8,8 %</u>	<u>127 522</u>	<u>16,0 %</u>	<u>142 289</u>	<u>11,6 %</u>
Total autobus et métro	677 364	721 669	6,5 %	746 323	3,4 %	774 655	3,8 %
Transport adapté							
Dépenses liées à l'exploitation	28 559	30 906	8,2 %	31 166	0,8 %	31 483	1,0 %
Service de la dette - trains de banlieue	14 281	8 729	(38,9)%	7 288	(16,5)%	7 291	0,0 %
Dépenses imprévues	5 296	3 296	(37,8)%	3 325	0,9 %	3 450	3,8 %
Total des dépenses	725 500	764 600	5,4 %	788 102	3,1 %	816 880	3,7 %
Sommaire							
Dépenses liées à l'exploitation	604 891	642 668	6,2 %	649 967	1,1 %	663 849	2,1 %
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro	101 033	109 907	8,8 %	127 522	16,0 %	142 289	11,6 %
Service de la dette - trains de banlieue	14 281	8 729	(38,9)%	7 288	(16,5)%	7 291	0,0 %
Dépenses imprévues	5 296	3 296	(37,8)%	3 325	0,9 %	3 450	3,8 %
Total des dépenses	725 500	764 600	5,4 %	788 102	3,1 %	816 879	3,7 %
Excédent des revenus sur les dépenses							
Revenus	725 500	764 600	5,4 %	769 451	0,6 %	787 469	2,3 %
Dépenses	<u>725 500</u>	<u>764 600</u>	<u>5,4 %</u>	<u>788 102</u>	<u>3,1 %</u>	<u>816 879</u>	<u>3,7 %</u>
Surplus (déficit)				(18 651)		(29 410)	

A Budget 2003

ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS DE 1995 À 2005

En 2005, la projection des besoins en matière d'emprunt montre que la dette totale se situera à 911 millions de dollars, comparativement à 403 millions de dollars en 1995. Cette augmentation importante est due, en grande partie, à la rénovation et au remplacement des actifs vieillissants ainsi qu'au maintien et à l'amélioration des équipements ou des services existants visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle.

Pour la même période de référence, la dette nette devrait atteindre 436 millions de dollars. La proportion du service de la dette net sur le montant des dépenses totales s'établirait à 7,2 % en 2005, par rapport à 3,4 % en 1995.

Pour les années 2003 à 2005, la Société fera des investissements de plus de 860 millions de dollars. Cette somme sera composée d'un montant de 776 millions de dollars pour le financement des projets majeurs dont les plus importants sont : les programmes de remplacement des autobus, du maintien des équipements fixes au Réseau du métro, de rénovation des stations construites lors du prolongement du métro en 1976 (Réno-Métro phase II), l'achat d'un nouveau système de vente et perception, la modernisation du centre d'entretien majeur des autobus et un système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC). Par ailleurs, une somme de 84 millions de dollars sera allouée au PEPM, dont 42 millions de dollars seront financés au comptant.

Il est à noter qu'une partie des projets majeurs fera l'objet d'une subvention au comptant, le solde sera financé par emprunt. Les projets sont présentés plus en détail dans le document « Dépenses d'investissement 2003 – 2004 – 2005 » de la STM.

Les principaux projets de développement, prévus aux investissements de la Société, sont constitués de l'implantation de nouvelles voies réservées, de mesures préférentielles et de l'optimisation de certains terminus en points d'attente.

<i>(en millions de dollars)</i>	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Prévision 2002	Budget 2003	Projection 2004	Projection 2005
Dette totale	403	455	480	462	505	476	478	535	704	774	911
Dette – trains de banlieue	(88)	(106)	(97)	(87)	(68)	(60)	(46)	(39)	(34)	(34)	(28)
Dette excluant les trains de banlieue	315	349	383	375	437	416	432	496	670	740	883
Portion de la dette assumée par :											
MTQ	(160)	(188)	(194)	(169)	(194)	(184)	(184)	(210)	(294)	(309)	(347)
Fonds d'amortissement ¹	(30)	(15)	(29)	(50)	(71)	(71)	(83)	(90)	(94)	(94)	(100)
Dette nette	125	146	160	156	172	161	165	196	282	337	436

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

A Budget 2003

ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS DE 1995 À 2005

<i>(en millions de dollars)</i>	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Prévision 2002	Budget 2003	Projection 2004	Projection 2005
Autobus et métro											
Service de la dette brut	56,3	44,4	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	79,1	89,1	106,7	121,4
Subventions	(32,0)	(22,8)	(35,5)	(39,3)	(38,9)	(45,4)	(43,2)	(45,7)	(51,1)	(59,0)	(63,0)
Service de la dette net	24,3	21,6	29,9	34,0	36,1	38,7	35,3	33,4	37,9	47,7	58,4
Trains de banlieue											
Service de la dette brut	17,3	19,1	21,8	21,7	20,3	15,8	15,0	14,3	8,7	7,3	7,3
Contribution de l'AMT	(17,3)	(19,1)	(21,8)	(21,7)	(20,3)	(15,8)	(15,0)	(14,3)	(8,7)	(7,3)	(7,3)
Service de la dette net	0,0	0,0	0,0	0,0							
Service de la dette brut	73,6	63,5	87,2	95,0	95,3	99,9	93,5	93,4	97,8	114,0	128,7
Subventions et contribution de l'AMT	(49,3)	(41,9)	(57,3)	(61,0)	(59,2)	(61,2)	(58,2)	(60,0)	(59,9)	(66,3)	(70,3)
Service de la dette net	24,3	21,6	29,9	34,0	36,1	38,7	35,3	33,4	37,9	47,7	58,4
Service de la dette net sur les dépenses totales	3,4 %	3,3 %	4,5 %	5,0 %	5,3 %	5,7 %	5,1 %	4,7 %	5,0 %	6,1 %	7,2 %
Remboursement de l'AMT du service de la dette net des projets régionaux			(1,2)	(1,2)	(1,1)	(1,2)	(0,5)	(0,4)	(0,3)	(0,3)	(0,2)
Financement comptant après subvention pour l'entretien périodique majeur											
Dépenses brutes	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	14,0	14,0	14,0
Subvention	(0,7)	(0,5)	(0,7)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépenses nettes	8,4	10,8	8,4	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	14,0	14,0	14,0
Dépenses prévues au budget d'exploitation pour les projets spéciaux			4,2	2,4	6,9	5,8	4,0	4,3	5,4	5,4	5,4
Affectations et virement au fonds de roulement	12,6	(0,7)	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
Impact net sur le budget d'exploitation	45,3	31,7	44,6	46,9	53,1	55,7	52,0	51,4	58,4	68,2	79,0

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 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

DETTE 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

A Budget 2003

INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation pour la période 1994 à 2003 de la STM. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1994. 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 1994 - 2003 est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2002 et 2003 sont des prévisions.

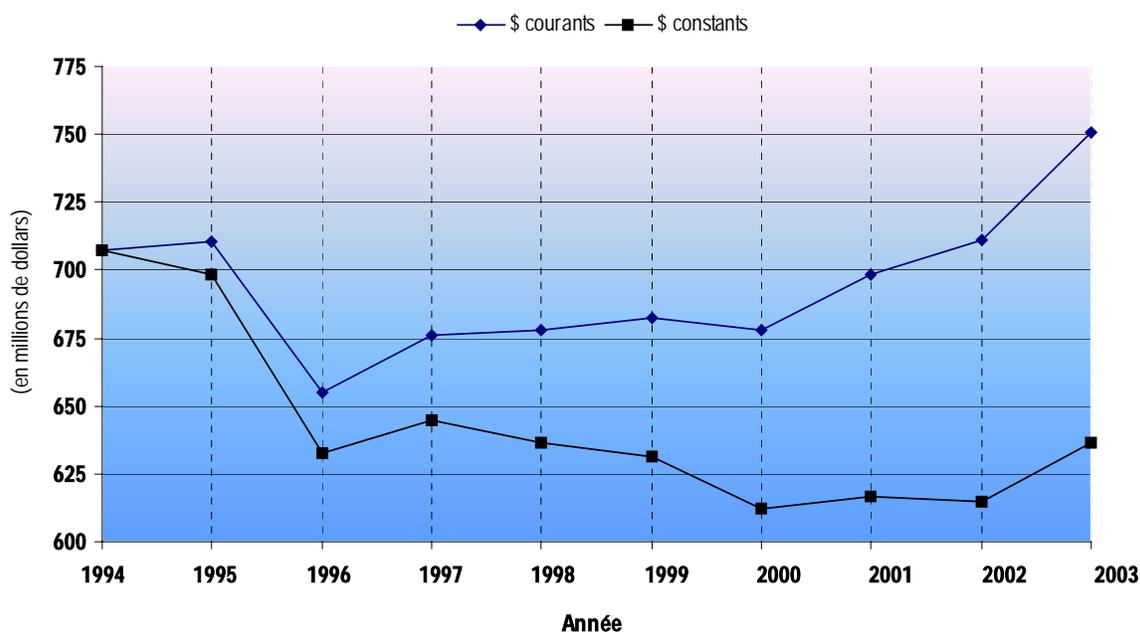
IPC Montréal	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Prévision 2002	Prévision 2003
	1,000	1,018	1,035	1,049	1,066	1,082	1,107	1,134	1,156	1,179
Variation en %		1,78	1,66	1,41	1,55	1,50	2,37	2,39	2,00	2,00

Source : Statistiques Canada

A Budget 2003

REVENUS TOTAUX (EXCLUANT LES REVENUS REPORTÉS)

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	707,3	710,6	654,8	676,3	678,1	682,6	678,0	698,7	710,9	750,6	6,1 %
\$ constants	707,3	698,2	632,8	644,5	636,4	631,1	612,4	616,3	614,8	636,4	-10,0 %

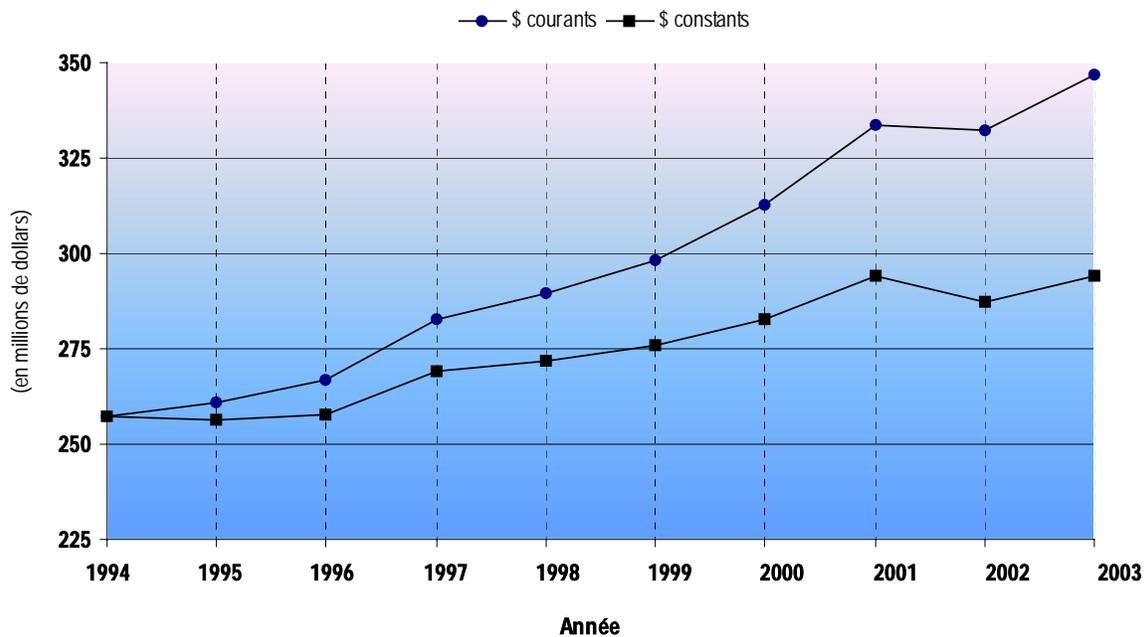


Note : Depuis 1996, la gestion des trains de banlieue ne relève plus de la STM. Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à Communauté urbaine de Montréal (CUM) à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution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

A Budget 2003

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	257,1	260,9	266,8	282,5	289,4	298,4	312,9	333,4	332,2	346,7	34,8 %
\$ constants	257,1	256,3	257,9	269,2	271,6	275,9	282,6	294,1	287,3	294,0	14,3 %

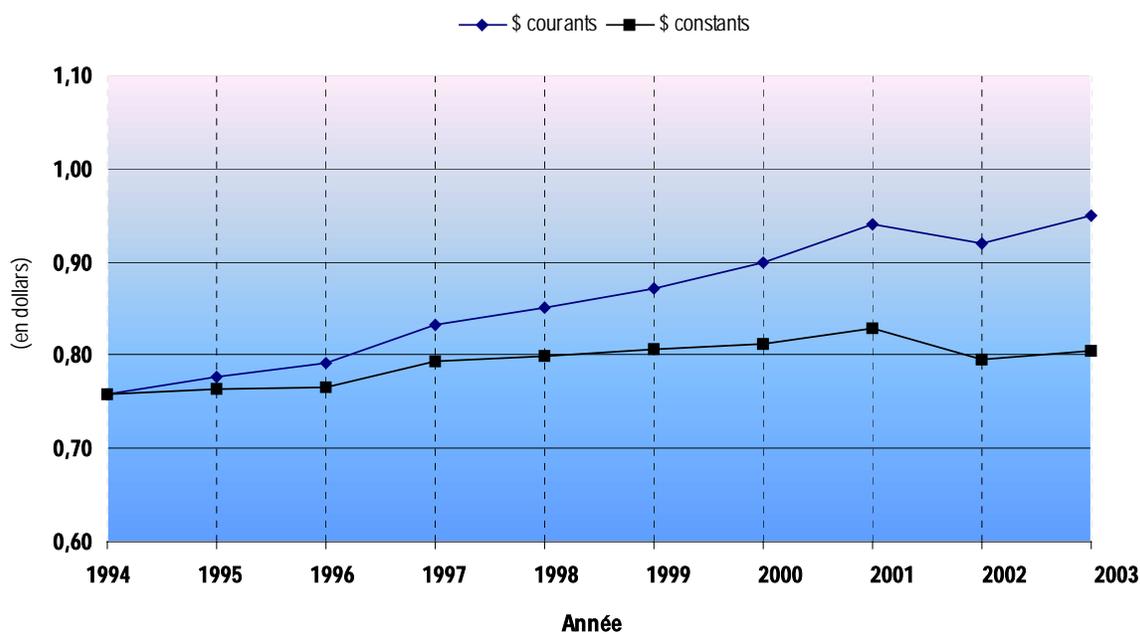


Note : Comprend les revenus-voyageurs (titres STM et recettes métropolitaines) et les autres revenus d'exploitation.

A Budget 2003

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

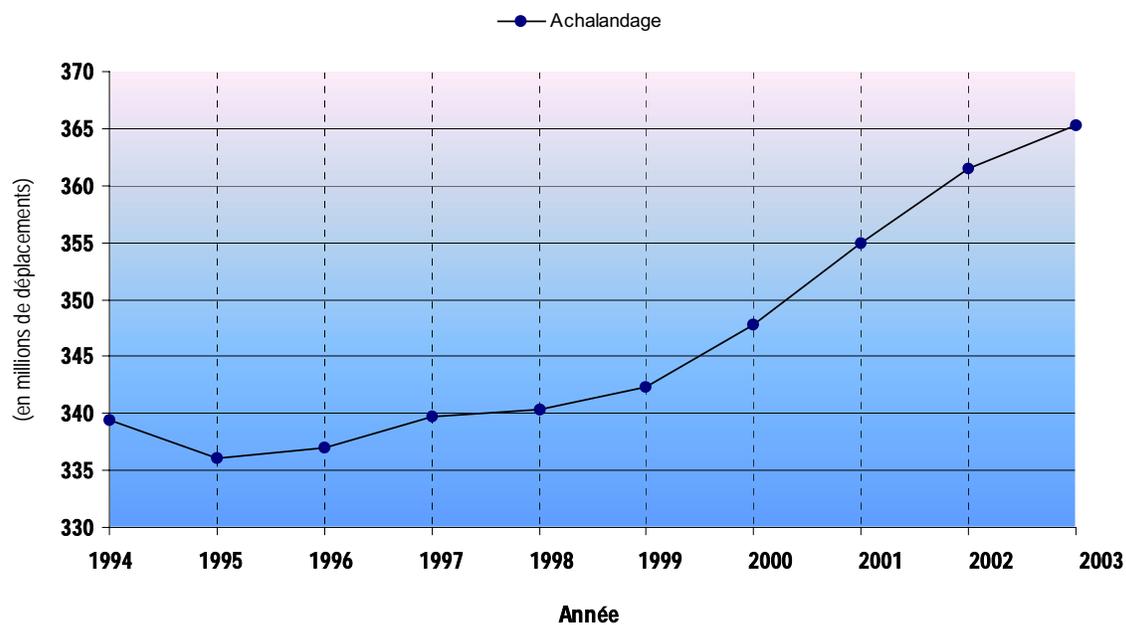
(en dollars)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	0,76	0,78	0,79	0,83	0,85	0,87	0,90	0,94	0,92	0,95	25,3 %
\$ constants	0,76	0,76	0,77	0,79	0,80	0,81	0,81	0,83	0,79	0,80	6,3 %



A Budget 2003

ACHALANDAGE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions de déplacements)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Prévision 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Achalandage	339,5	336,1	337,0	339,7	340,3	342,3	347,8	354,9	361,5	365,3	7,6 %

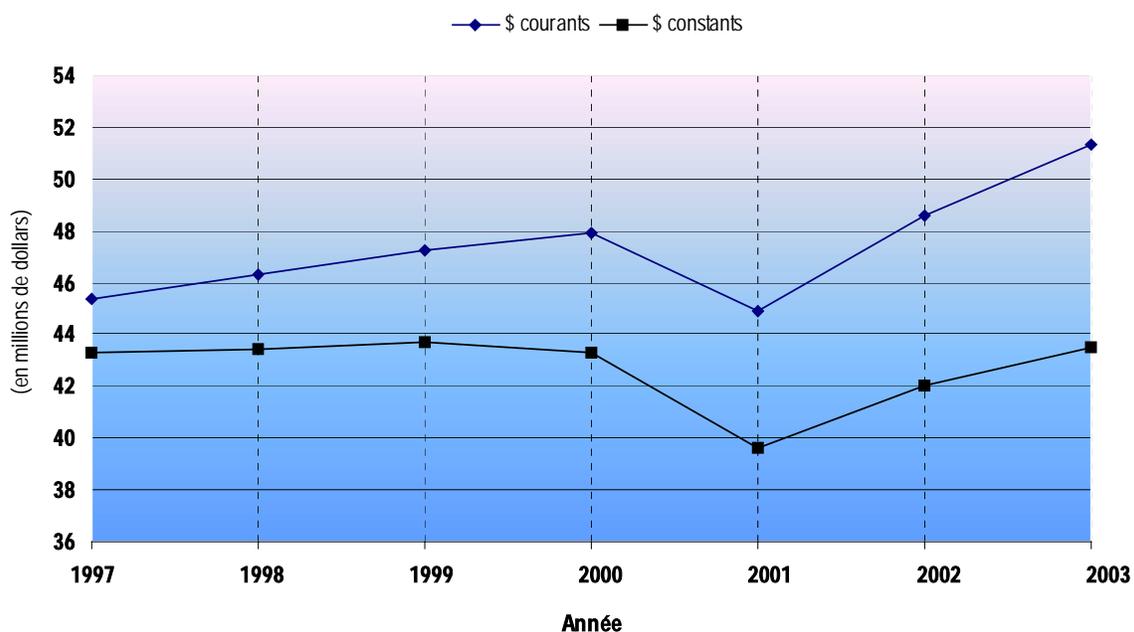


Note : Inclut les déplacements liés à la carte touristique et exclut ceux liés aux trains de banlieue.

A Budget 2003

AIDE MÉTROPOLITAINE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	n/a	n/a	45,4	45,4	46,3	47,3	47,9	44,9	48,6	51,3	13,1 %
\$ constants	n/a	n/a	43,9	43,3	43,5	43,7	43,3	39,6	42,0	43,5	-0,8 %



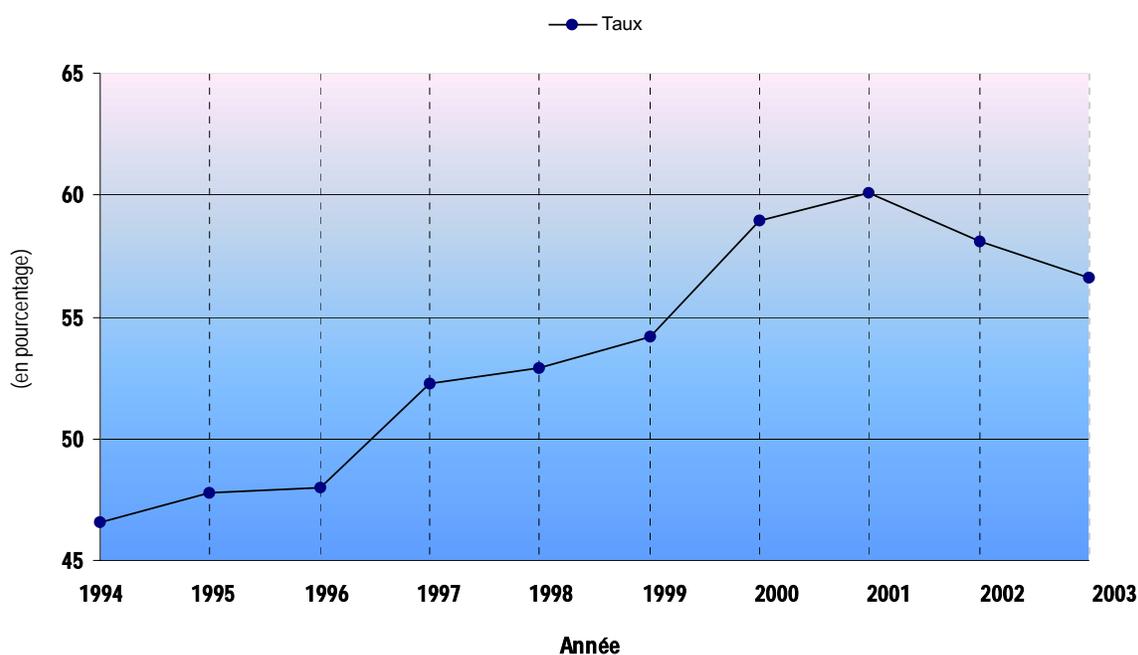
Note : En 2001, l'AMT a réduit l'aide métropolitaine de plus de 3 millions de dollars. L'aide métropolitaine de 2003 prévoit la récupération d'une partie de cette coupure.

A Budget 2003

TAUX D'AUTOFINANCEMENT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

(en pourcentage)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Variation % 2003	1994-2003
Taux	46,57	47,75	47,98	52,27	52,87	54,15	58,98	60,10	58,07	56,58	21,5 %

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

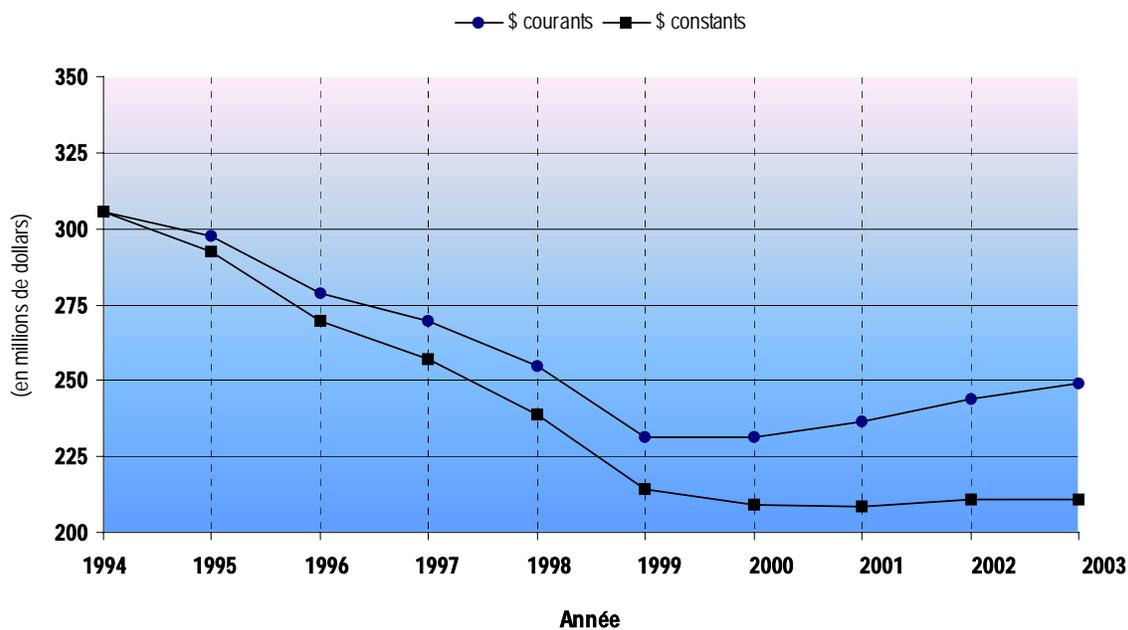


Note : Pour la période de 2000 à 2002 inclusivement, la Société a bénéficié d'un congé de contribution d'environ 30 millions de dollars par année aux régimes de retraite de ses employés.

A Budget 2003

CONTRIBUTION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	305,3	297,8	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1	249,0	-18,4 %
\$ constants	305,3	292,6	269,4	256,9	238,9	214,1	209,2	208,7	211,1	211,1	-30,8 %

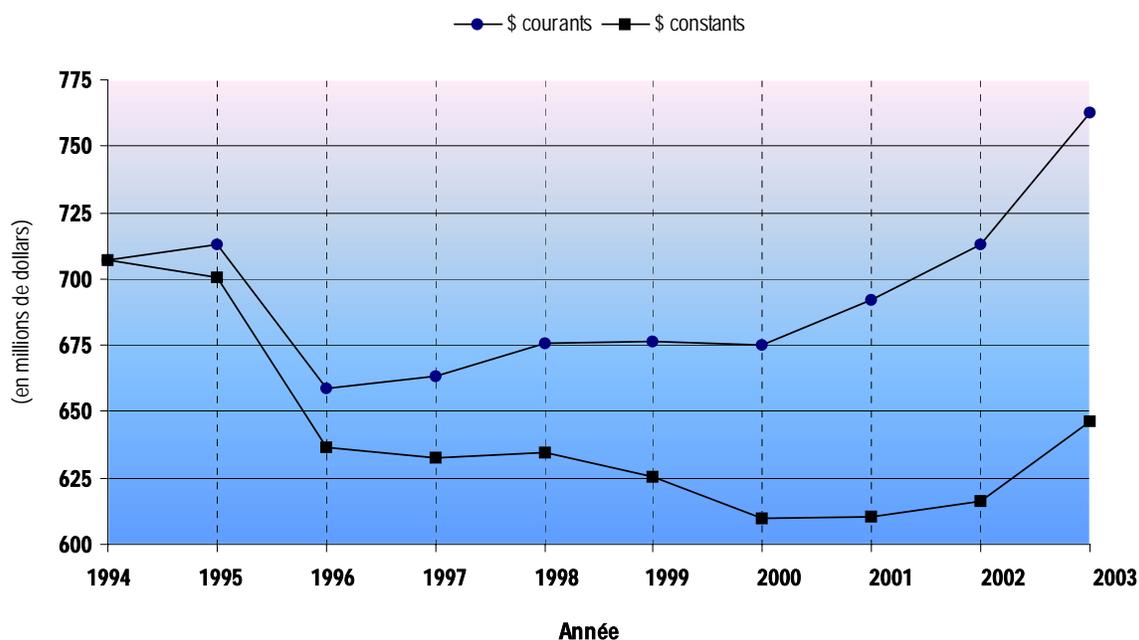


Note : Le réel 1998 inclut l'excédent de 23 millions de dollars de la STCUM remis à la CUM à titre d'avance sur la contribution des municipalités de la CUM en 1999. Le réel 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

A Budget 2003

DÉPENSES TOTALES

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	707,0	712,7	658,9	663,5	675,9	676,7	675,1	691,9	712,8	762,3	7,8 %
\$ constants	707,0	700,3	636,8	632,3	634,3	625,7	609,8	610,4	616,5	646,3	-8,6 %



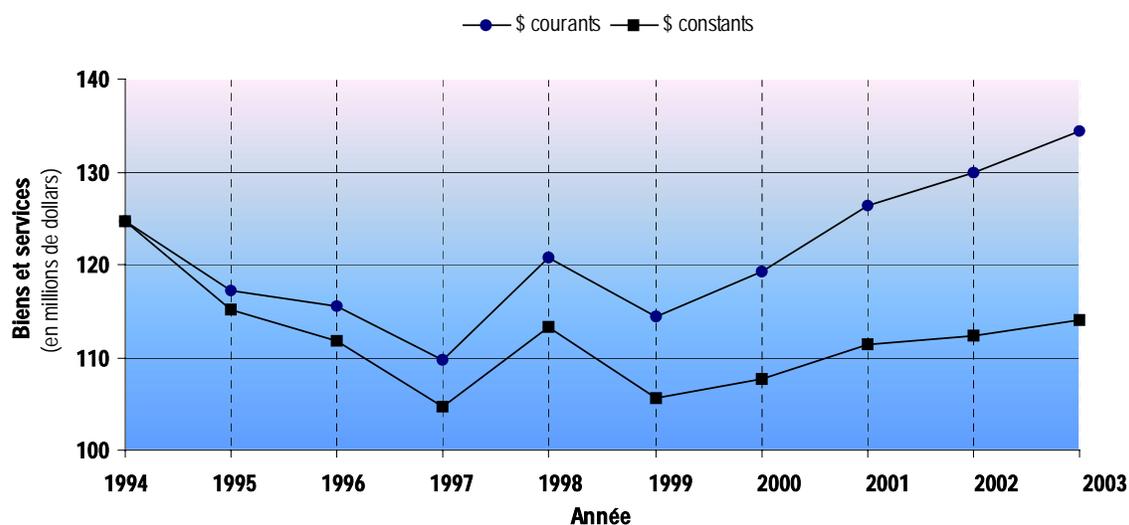
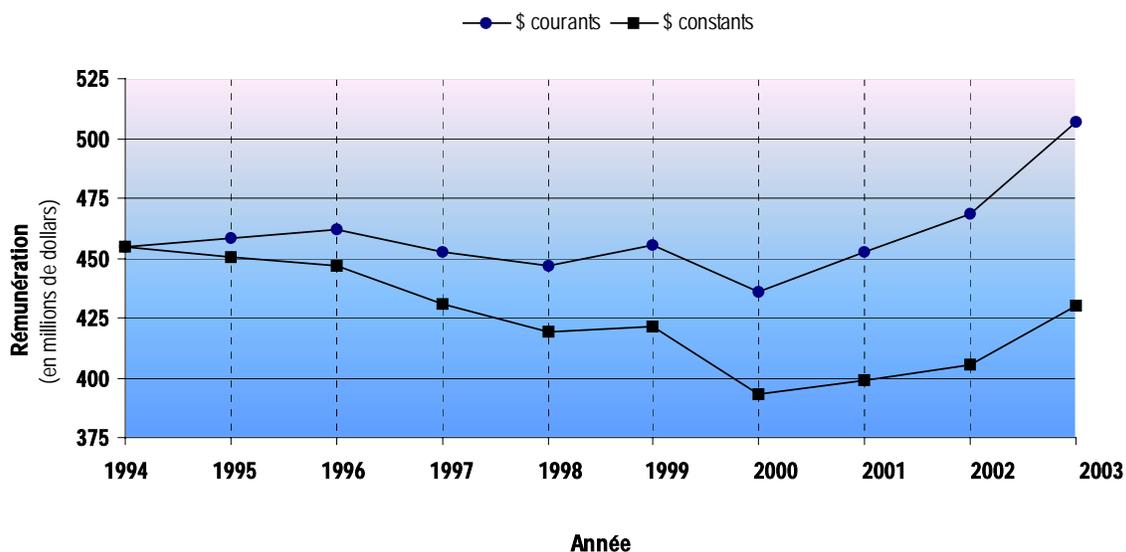
Note : Depuis 1996, les dépenses liées aux trains de banlieue ne sont plus incluses dans les dépenses totales à l'exception du service de la dette. Pour 2003, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

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

A Budget 2003

DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET DE BIENS ET SERVICES

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	455,0	458,4	462,1	452,2	446,5	455,4	435,6	452,4	468,5	507,2	11,5 %
\$ constants	455,0	450,3	446,6	431,0	419,0	421,1	393,4	399,0	405,2	430,0	-5,5 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	124,6	117,2	115,6	109,8	120,7	114,3	119,3	126,3	129,9	134,5	7,9 %
\$ constants	124,6	115,2	111,7	104,6	113,3	105,7	107,8	111,5	112,3	114,0	-8,5 %

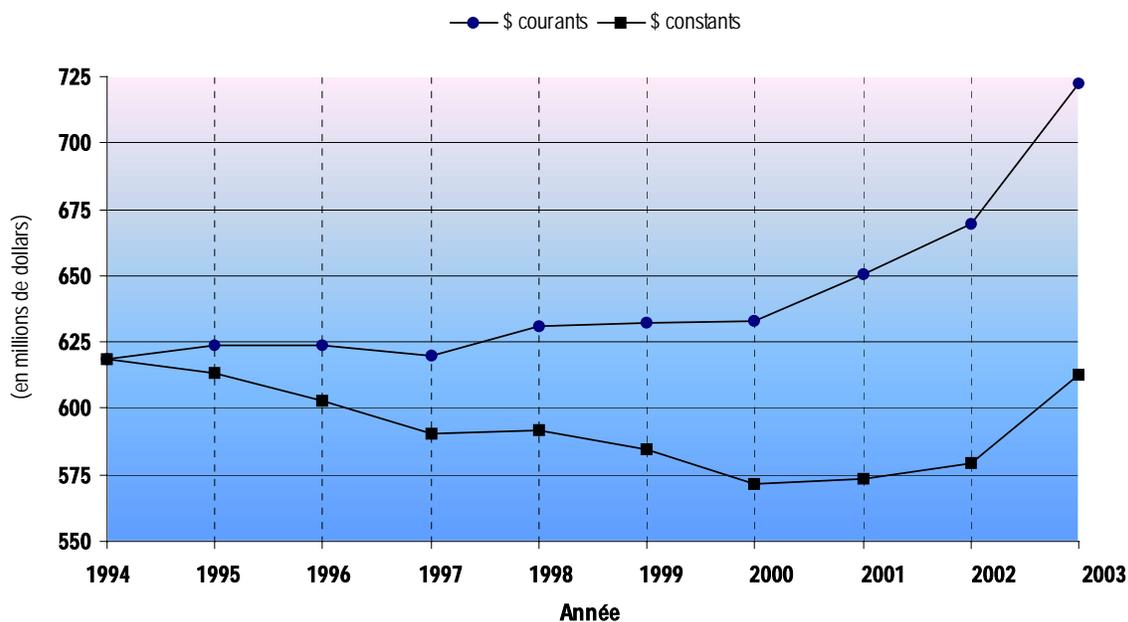


Note : Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement, les affectations au fonds d'amortissement, les dépenses liées aux trains de banlieue et, depuis 1997, celles liées aux régimes de retraite de la STM.

A Budget 2003

DÉPENSES TOTALES – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	618,8	624,0	623,8	619,7	630,8	632,3	632,8	650,5	669,6	722,7	16,8 %
\$ constants	618,8	613,1	602,9	590,6	592,0	584,6	571,6	573,8	579,1	612,7	-1,0 %

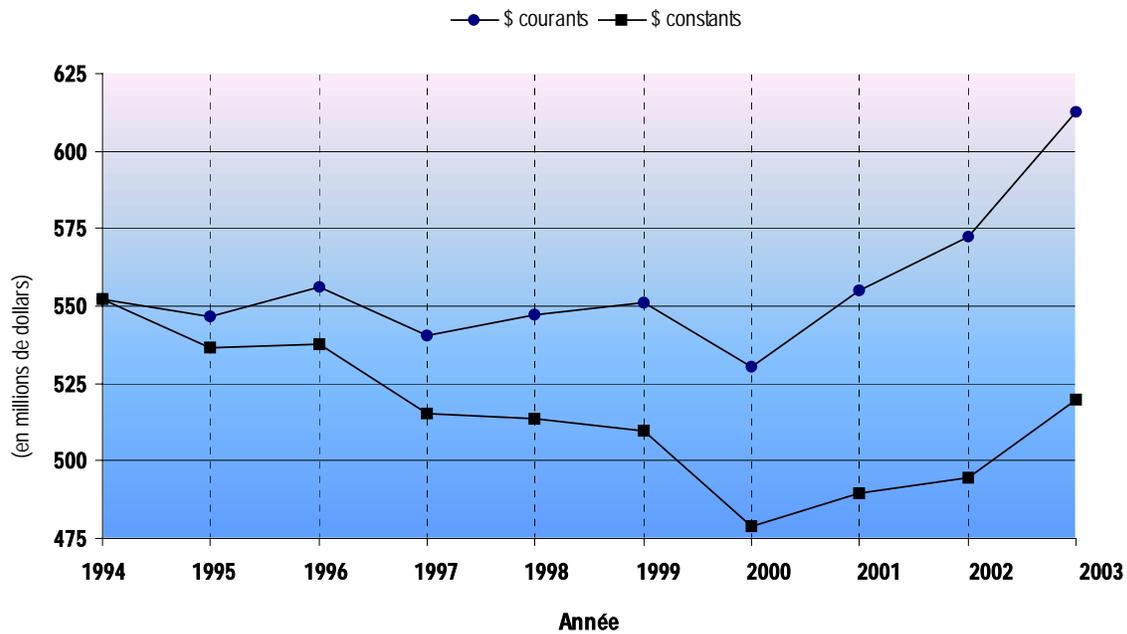


Note : Pour 2003, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

A Budget 2003

DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	552,1	546,4	556,1	540,5	547,4	551,1	530,5	554,8	572,2	612,8	11,0 %
\$ constants	552,1	536,8	537,5	515,1	513,7	509,6	479,2	489,4	494,8	519,5	-5,9 %

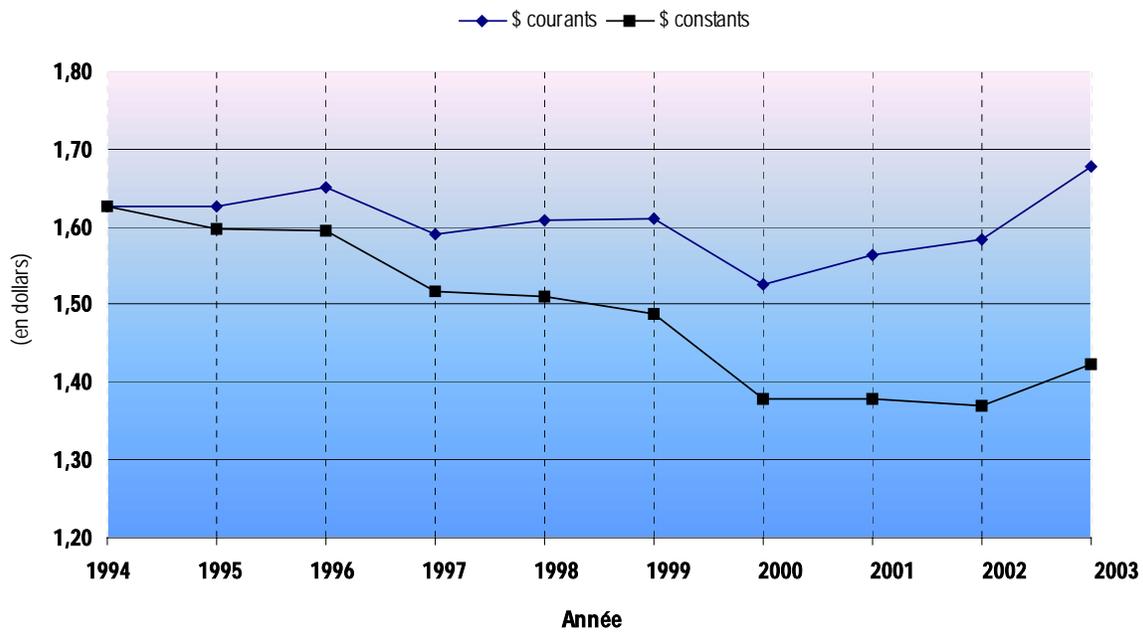


Note : Pour 2003, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

A Budget 2003

DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

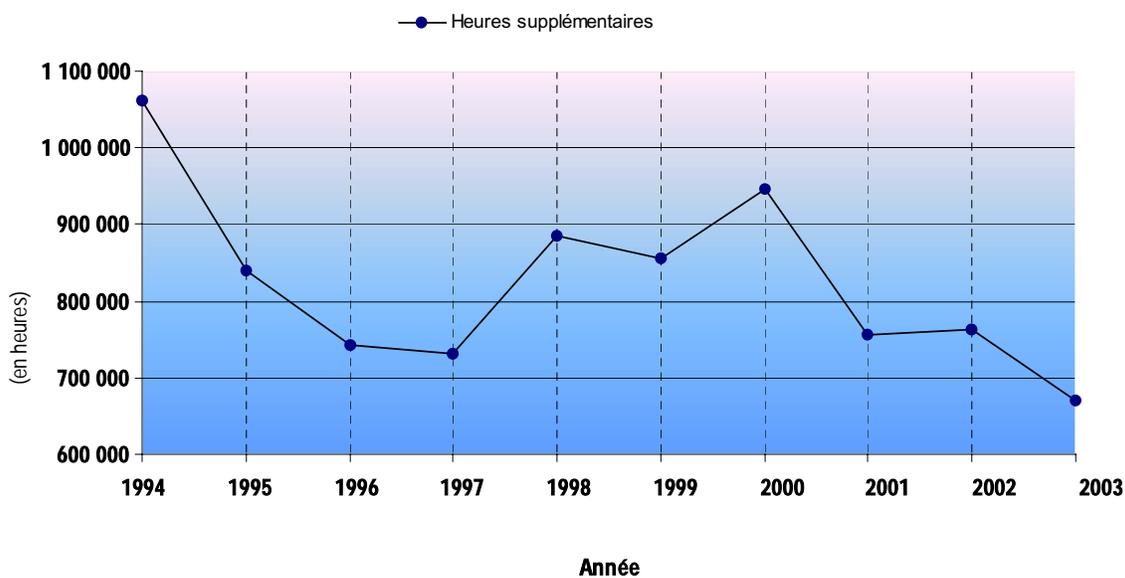
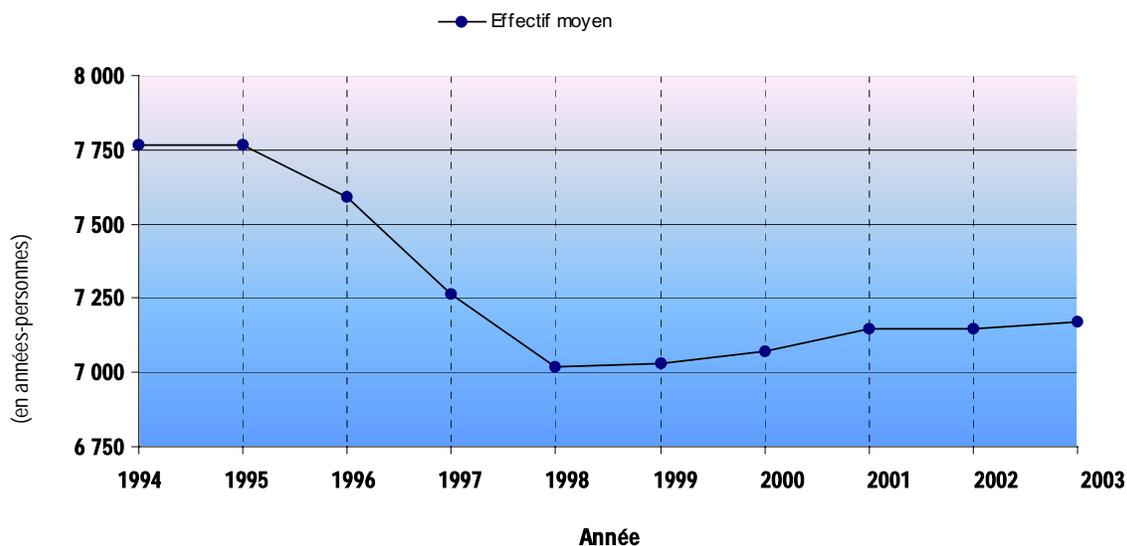
(en dollars)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	1,63	1,63	1,65	1,59	1,61	1,61	1,53	1,56	1,58	1,68	3,1 %
\$ constants	1,63	1,60	1,59	1,52	1,51	1,49	1,38	1,38	1,37	1,42	-12,5 %



A Budget 2003

EFFECTIF MOYEN ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES

(en nombre)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Variation % 1994-2003
Effectif moyen	7 765	7 767	7 589	7 262	7 017	7 031	7 072	7 148	7 146	7 170	-7,7 %
Heures supplémentaires	1 062 455	839 317	741 694	731 322	885 824	855 475	945 514	755 822	761 879	670 999	-36,8 %

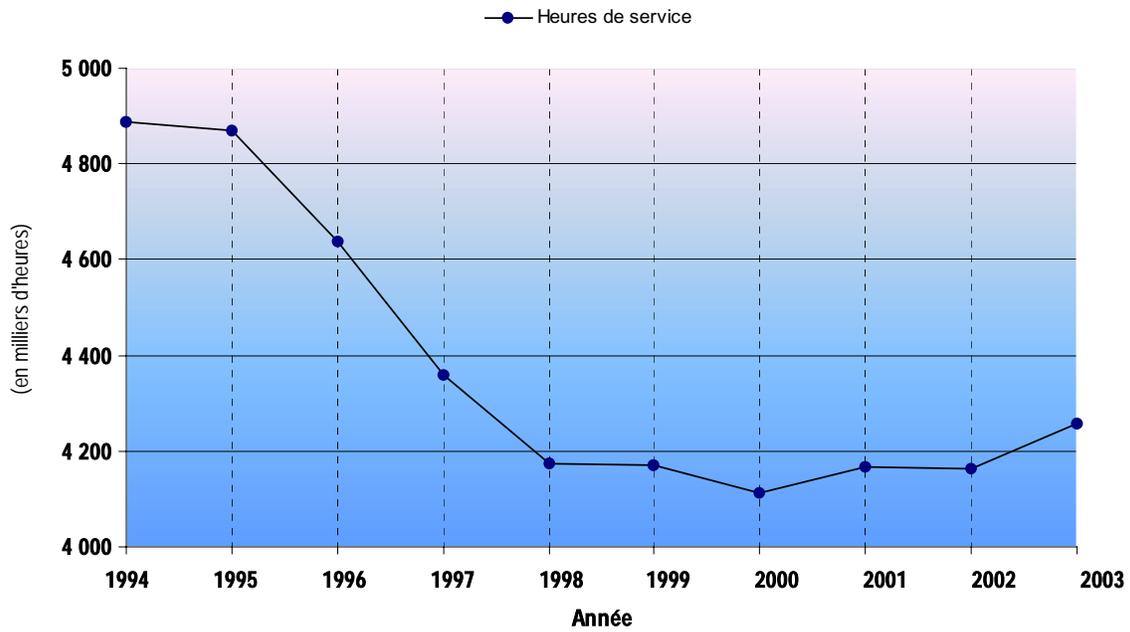


Note : Exclut l'effectif lié aux investissements.

A Budget 2003

HEURES DE SERVICE – AUTOBUS

(en milliers)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Prévision 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Heures de service	4 887,1	4 871,2	4 637,6	4 357,9	4 174,6	4 171,6	4 110,7	4 165,0	4 164,0	4 258,0	-12,9 %

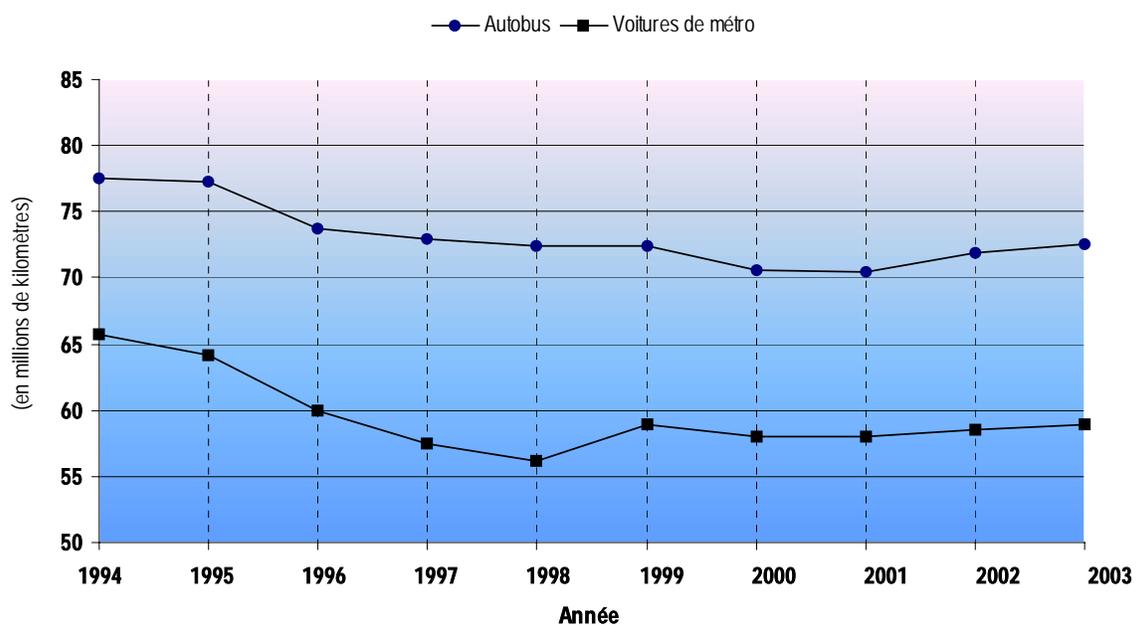


Note : Pour 2003, les heures de service correspondent à un taux de livraison de service de 100 %.

A Budget 2003

KILOMÈTRES PARCOURUS – AUTOBUS ET VOITURES DE MÉTRO

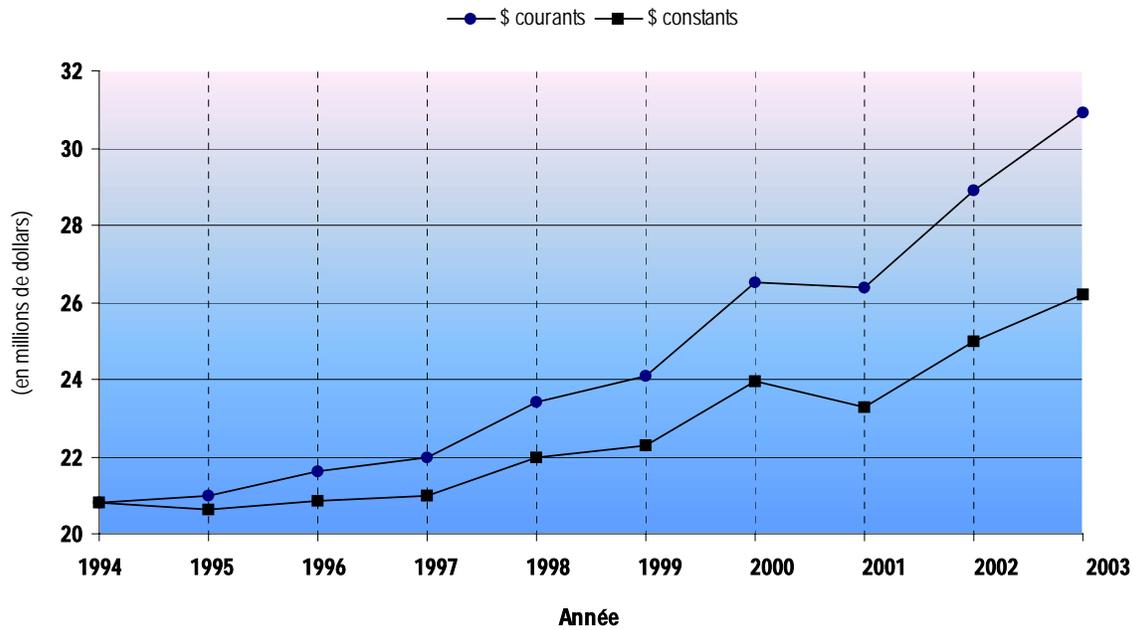
(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Autobus	77,5	77,3	73,7	72,9	72,4	72,4	70,6	70,4	71,9	72,6	-6,3 %
Voitures de métro	65,7	64,2	59,9	57,5	56,1	58,9	58,0	58,0	58,5	58,9	-10,4 %
Total	143,2	141,5	133,6	130,4	128,5	131,3	128,6	128,4	130,4	131,5	-8,2 %



A Budget 2003

DÉPENSES TOTALES – TRANSPORT ADAPTÉ

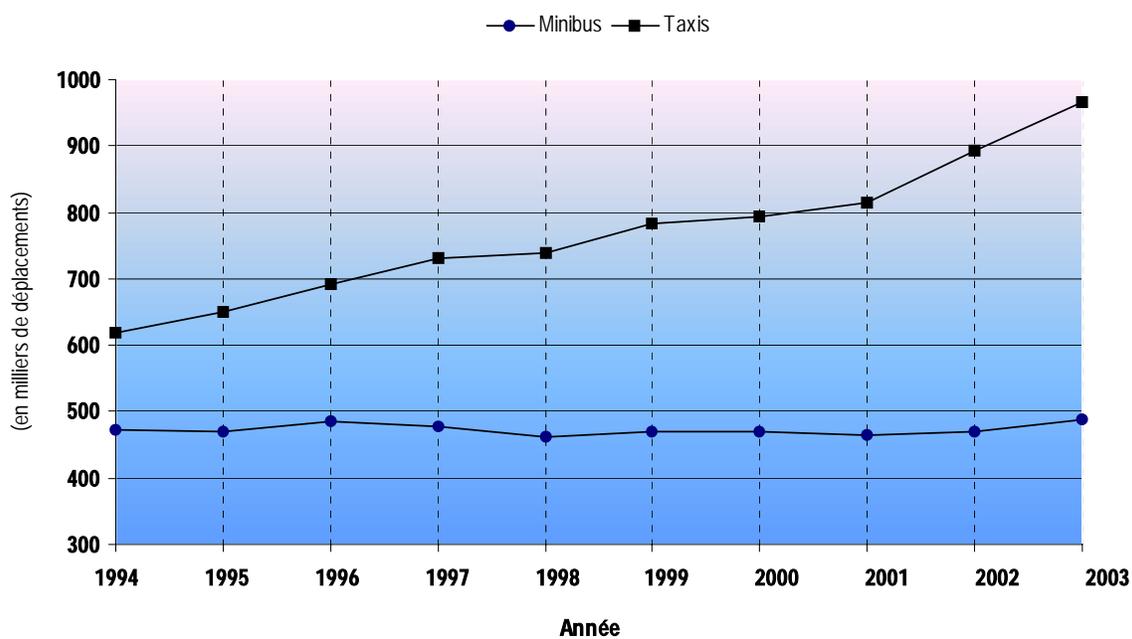
(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	20,8	21,0	21,6	22,0	23,4	24,1	26,5	26,4	28,9	30,9	48,6 %
\$ constants	20,8	20,6	20,9	21,0	22,0	22,3	23,9	23,3	25,0	26,2	26,0 %



A Budget 2003

DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXI – TRANSPORT ADAPTÉ

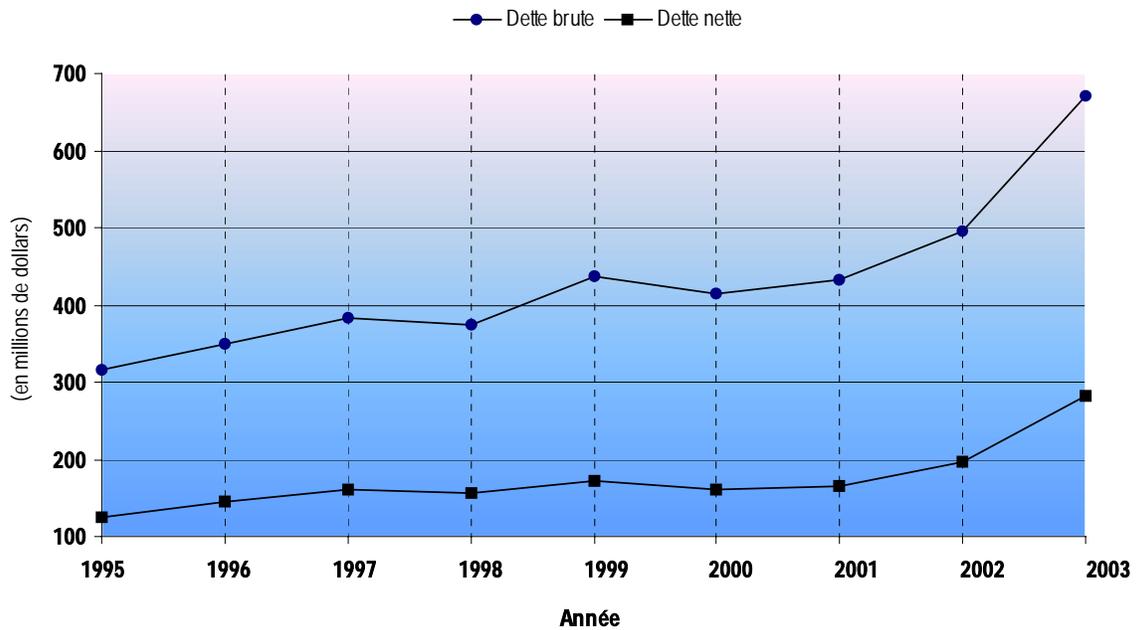
(en milliers)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Prévision 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Minibus	474	471	485	478	463	469	469	465	469	489	3,3 %
Taxis	620	650	693	732	740	784	793	814	892	966	55,9 %
Total	1 093	1 121	1 178	1 210	1 203	1 253	1 262	1 279	1 361	1 455	33,1 %



A Budget 2003

DETTES BRUTE ET NETTE DE LA STM (EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE)

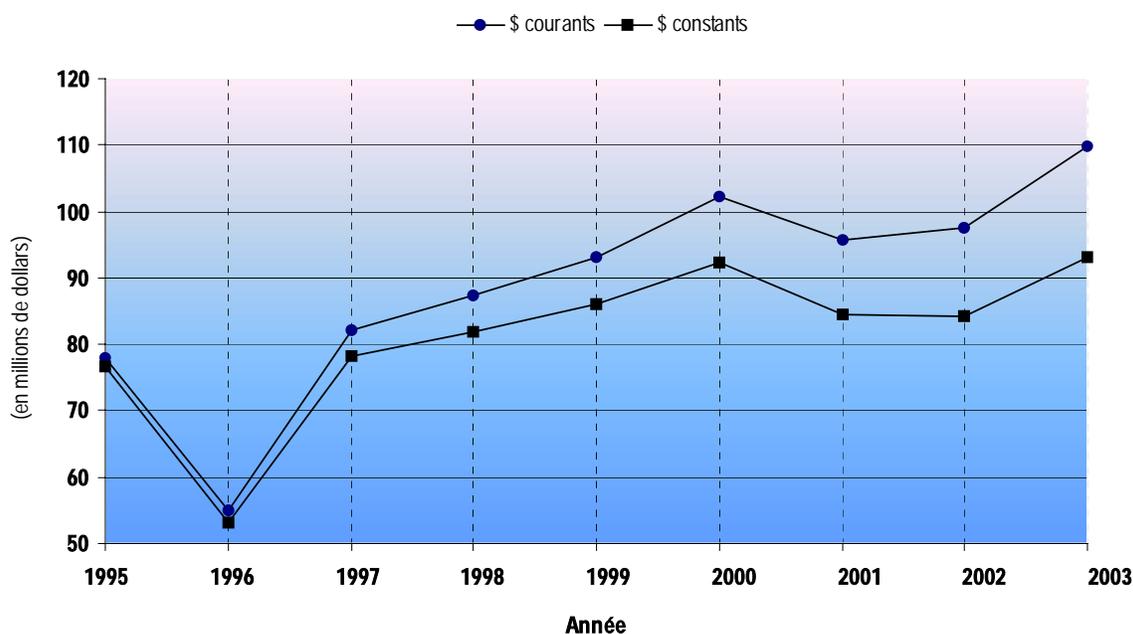
<i>(en millions)</i>	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Dette brute	284,0	314,9	349,1	383,1	374,8	437,2	415,7	432,0	496,0	669,9	135,9 %
Dette nette	116,9	124,9	145,8	160,4	156,3	171,7	160,5	165,5	196,3	281,6	140,9 %



A Budget 2003

DÉPENSES BRUTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Prévision 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
Service de la dette	44,8	56,3	44,4	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	79,1	89,1	
Affectations*	7,2	12,6	-0,7	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	1,4	1,4	
PEPM	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	14,0	
Projets spéciaux				4,2	2,4	6,9	5,8	4,0	4,3	5,4	
\$ courants	67,7	78,0	55,0	82,0	87,4	93,1	102,3	95,7	97,5	109,9	62,3 %
\$ constants	67,7	76,6	53,1	78,2	82,0	86,0	92,4	84,4	84,3	93,2	37,6 %



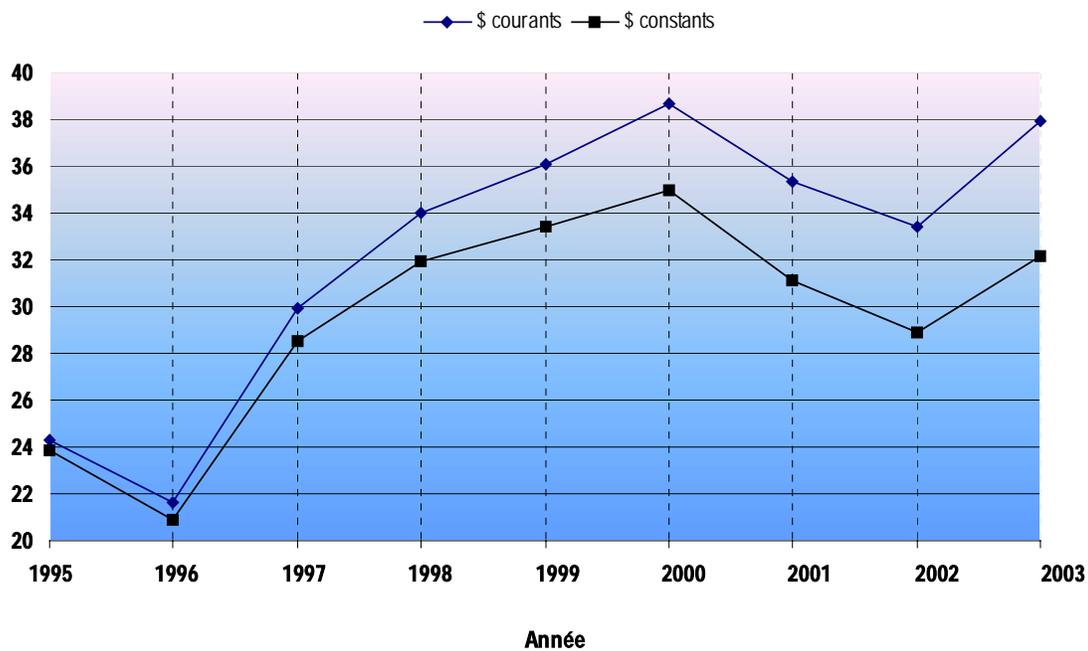
Note : Le service de la dette STM exclut la portion associée aux trains de banlieue remboursée par l'AMT.

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

A Budget 2003

SERVICE DE LA DETTE NET – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Prévision 2001	Budget 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
\$ courants	18,9	24,3	21,6	29,9	34,0	36,1	38,7	35,3	33,4	37,9	100,5 %
\$ constants	18,9	23,9	20,9	28,5	31,9	33,4	35,0	31,1	28,9	32,1	70,0 %



TITRES DE TRANSPORT

TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

VENTE DE TITRES

GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES

A Budget 2003

TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

<i>(en dollars)</i>	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
CAM mensuelle											
Tarif ordinaire											
\$ courants	43,00	43,50	44,50	45,00	45,00	46,00	47,00	48,50	50,00	52,00	20,9 %
\$ constants	43,00	42,74	43,01	42,89	42,23	42,53	42,45	42,78	43,24	44,09	2,5 %
Tarif réduit											
\$ courants	17,50	18,00	18,50	19,00	19,00	19,50	20,00	22,50	25,00	26,00	48,6 %
\$ constants	17,50	17,69	17,88	18,11	17,83	18,03	18,06	19,85	21,62	22,04	26,0 %
CAM hebdo											
Tarif ordinaire											
\$ courants					12,00	12,25	12,50	13,50	14,00	15,00	25,0 %*
\$ constants					11,26	11,33	11,29	11,91	12,11	12,72	12,9 %*
Tarif réduit											
\$ courants					6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,50	25,0 %*
\$ constants					5,63	5,78	5,87	5,95	6,05	6,36	12,9 %*
Tickets											
Tarif ordinaire											
\$ courants	1,17	1,25	1,29	1,33	1,33	1,38	1,38	1,42	1,50	1,58	35,3 %
\$ constants	1,17	1,23	1,25	1,27	1,25	1,28	1,25	1,25	1,30	1,34	14,7 %
Tarif réduit											
\$ courants	0,54	0,58	0,63	0,67	0,67	0,71	0,71	0,71	0,75	0,79	46,6 %
\$ constants	0,54	0,57	0,60	0,64	0,63	0,66	0,64	0,63	0,65	0,67	24,3 %
Espèces											
Tarif ordinaire											
\$ courants	1,75	1,75	1,85	1,85	1,85	1,90	2,00	2,00	2,25	2,25	28,6 %
\$ constants	1,75	1,72	1,79	1,76	1,74	1,76	1,81	1,76	1,95	1,91	9,0 %
Tarif réduit											
\$ courants	0,90	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	38,9 %
\$ constants	0,90	0,88	0,97	0,95	0,94	0,92	0,90	0,88	1,08	1,06	17,8 %
Carte touristique											
1 jour											
\$ courants	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	7,00	7,00	7,00	7,00	40,0 %
\$ constants	5,00	4,91	4,83	4,77	4,69	4,62	6,32	6,17	6,05	5,94	18,7 %
3 jours											
\$ courants	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	14,00	14,00	14,00	14,00	16,7 %
\$ constants	12,00	11,79	11,60	11,44	11,26	11,10	12,64	12,35	12,11	11,87	-1,1 %

* Variation 1998 - 2003

A Budget 2003

VENTE DE TITRES

(en millions de titres)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Prévision 2002	Budget 2003	Variation % 1994-2003
CAM mensuelle											
Tarif ordinaire	2,47	2,52	2,56	2,71	2,71	2,35	2,26	2,36	2,01	1,96	-20,6 %
Tarif réduit	1,05	1,05	1,04	1,11	1,12	1,09	1,09	1,05	1,62	1,70	61,9 %
Total	3,62	3,57	3,60	3,82	3,83	3,44	3,35	3,41	3,63	3,66	1,1 %
CAM hebdo											
Tarif ordinaire					0,30	2,05	2,76	2,74	2,51	2,50	22,0%*
Tarif réduit					0,02	0,12	0,17	0,21	0,25	0,25	108,3%*
Total					0,32	2,17	2,93	2,95	2,76	2,75	26,7%*
Tickets											
Tarif ordinaire	58,80	54,00	48,00	40,80	42,00	37,80	36,90	37,40	37,86	38,00	-35,4 %
Tarif réduit	19,20	19,20	16,20	13,80	13,50	14,20	11,70	12,21	12,47	12,50	-34,9 %
Total	78,00	73,20	64,20	54,60	55,50	52,00	48,60	49,61	50,33	50,50	-35,3 %
Espèces											
Tarif ordinaire	20,60	20,30	21,00	24,50	23,20	23,00	24,30	25,60	21,37	21,60	4,9 %
Tarif réduit	2,80	2,50	2,60	2,90	2,70	3,00	3,10	3,78	2,70	2,80	0,0 %
Total	23,40	22,80	23,60	27,40	25,90	26,00	27,40	29,38	24,07	24,40	4,3 %
Carte touristique(en milliers de titres)											
1 jour			64,40	78,10	63,70	82,20	55,80	47,80	49,70	49,70	-22,8%**
3 jours			25,40	32,80	30,40	30,20	27,10	30,20	36,40	36,40	43,3%**
Total			89,80	110,90	94,10	112,40	82,90	78,00	86,10	86,10	-4,1%**

* Variation 1999 - 2003

** Variation 1996 - 2003

A Budget 2003

GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES

Tarifs ordinaires 2002

(en dollars canadiens)

	Espèces	Tickets	Carte mensuelle
Montréal	2,25 \$	1,50 \$	50,00 \$
Longueuil	2,80 \$	2,02 \$	59,50 \$
Laval	2,75 \$	2,22 \$	57,00 \$
Québec	2,25 \$	1,90 \$	58,60 \$
Ottawa	2,50 \$	1,70 \$	60,50 \$
Toronto	2,25 \$	1,80 \$	93,50 \$
Winnipeg	1,70 \$	1,65 \$	63,55 \$
Calgary	1,75 \$	1,65 \$	60,00 \$
Edmonton	2,00 \$	1,50 \$	55,00 \$
Vancouver	2,00 \$	1,80 \$	63,00 \$
Boston	1,57 \$	1,57 \$	89,35 \$
New York	2,35 \$	2,13 \$	98,76 \$
Chicago	2,35 \$	2,35 \$	117,57 \$
Atlanta	2,74 \$	2,74 \$	82,30 \$
Philadelphie	3,14 \$	2,04 \$	109,73 \$
Los Angeles	2,51 \$	1,80 \$	65,84 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 28 octobre 2002 (1,00 \$ US = 1,5676 CA)

Note : Au moment de la publication du livre du budget 2003, les données 2003 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 revenus autonomes tels que les revenus de publicité et les revenus de location ou de services.

Autres sources de revenus

Compensation financière reliée au transport des écoliers et autres revenus provenant de diverses sources.

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

Somme versée par l'AMT pour le remboursement des coûts prévus aux contrats de délégation de gestion à l'égard des équipements métropolitains tels que les terminus Henri-Bourassa, Radisson et Angrignon ainsi que 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 du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4

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

Contribution de la Ville de Montréal

Somme provenant de la contribution de la 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 frais de sondage 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 15,00 \$ 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.

DÉFINITION DES TYPES DE DÉPENSES

Amortissement des passifs salariaux

Issu d'un changement de pratiques comptables en vigueur le 1^{er} 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 20 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 contributions aux régimes de retraite.

Cotisations aux régimes publics

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

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

Coûts 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, 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 \$ à 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.

A Budget 2003

Financement des opérations

Frais d'intérêt sur les emprunts temporaires 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 de 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 reliées 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.

A Budget 2003

Services techniques et autres services

Coûts 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 2003 est le fruit du travail d'un grand nombre de gestionnaires et de 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 et du conseil d'administration.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement le personnel de la Division – budget, information de gestion et contrôle, qui sont fiers de vous présenter le « Budget 2003 ».

**La trésorière et directrice
Service de la gestion des ressources financières et
contrôle**
