

BUDGET

2004

Société de transport de Montréal

Message du président du conseil d'administration et du directeur général

La Société de transport de Montréal s'est donnée pour mission de devenir la meilleure société de transport en Amérique du Nord. Pour atteindre ce niveau d'excellence, la STM, qui offre un service public de transport en commun efficace, incontournable et essentiel, entend jouer à fond son rôle de catalyseur de l'activité économique, sociale, culturelle et environnementale, non seulement dans une ville moderne comme Montréal, mais aussi, pour le Québec tout entier.

Pour remplir sa mission, la Société de transport de Montréal accorde une priorité absolue à son approche clientèle en maximisant tous ses efforts dans le but d'offrir à ses usagers un service de grande qualité, aussi exceptionnel qu'indispensable, et ce, à juste prix. La STM va continuer de déployer beaucoup d'énergie pour faire en sorte que ses clients en aient pour leur argent en découvrant de nouvelles façons de faire, en contrôlant ses coûts grâce à l'innovation et en augmentant sa productivité.

Mais voilà, que la STM se trouve à la croisée des chemins et se tourne résolument vers l'avenir pour protéger son héritage et façonner le transport collectif de demain. À cet égard, nos besoins sont colossaux! La Société de transport de Montréal devra, au cours des dix prochaines années, investir trois milliards de dollars pour le maintien et le renouvellement de ses infrastructures, de ses autobus et du métro.

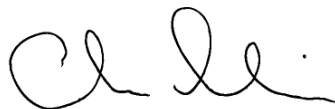
C'est dire jusqu'à quel point la STM doit pouvoir compter sur de nouvelles sources de financement stables et prévisibles. Dans son Plan d'affaires 2004-2008, la Société a fait de l'amélioration de la satisfaction de sa clientèle son objectif stratégique numéro un et propose une vision de l'avenir articulée autour d'un véritable engagement de financement sur cinq ans, une sorte de contrat entre la Société et tous ses partenaires.

La Ville de Montréal et les usagers ont déjà été largement mis à contribution ces dernières années. Hélas, le gouvernement du Québec s'est complètement désengagé du transport en commun en 1992 et n'a pas révisé le cadre financier depuis la création de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en 1996.

C'est dans ce contexte que la STM dépose son budget 2004, qui s'élève à 811,3 millions de dollars, soit une augmentation des dépenses de 5 % par rapport à l'année dernière. Le budget confirme également une hausse de 10 % des tarifs pour nos usagers. Malheureusement, la Société a tout fait pour éviter une telle majoration de ses tarifs mais, sans succès.

Cela dit, malgré une contribution de 263 millions de dollars de la Ville de Montréal et des efforts soutenus dans l'optimisation des activités de la Société, ce budget 2004 escompte une aide financière du gouvernement du Québec de l'ordre de 20,3 millions de dollars. Il est maintenant évident que le cadre financier actuel ne suffit plus à couvrir les besoins de la Société si nous voulons moderniser nos services et conserver nos actifs en bon état.

Il faut, dès à présent, que le gouvernement soit au rendez-vous du financement du transport collectif et accepte de travailler avec nous à la reconstruction de ce service essentiel. Nous allons poursuivre sans relâche nos démarches auprès des autorités gouvernementales provinciales et fédérales. Il est impératif qu'un nouveau cadre financier soit approuvé dès 2004 afin d'assurer un financement stable et adéquat pour 2004 et les années futures. Il en va de l'intérêt public!



Claude Dauphin
Président du conseil d'administration



Pierre Vandelac
Directeur général

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Me 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 de la Ville de Montréal

Arrondissement de Lachine

Monsieur Jacques Cardinal

Membre

Conseiller de la Ville de Montréal

Président - Arrondissement de L'Île-Bizard/Sainte-Anne-de-Bellevue/
Sainte-Genève

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

TABLE DES MATIÈRES

BUDGET 2004 ET GRILLE TARIFAIRE

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

FAITS SAILLANTS 2004

7

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2004	16
Revenus 2003 – 2004	17
Analyse des revenus 2003 – 2004	18

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2004	22
Dépenses par type 2003 – 2004	23
Heures régulières et heures supplémentaires 2003 – 2004	24
Analyse des dépenses 2003 – 2004	25

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2003 – 2004	31
Dépenses par type 2003 – 2004 – Autobus et métro	32
Heures régulières et heures supplémentaires 2003 – 2004 – Autobus et métro	33
Dépenses 2003 – 2004 – Transport adapté	34
Heures régulières et heures supplémentaires 2003 – 2004 – Transport adapté	35

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

Sommaire des unités administratives	39
Réseau des autobus	40
Réseau du métro	42
Direction générale adjointe	44
Finances et approvisionnement	46
Ressources humaines	48
Planification et soutien à l'exploitation	50
Autres services corporatifs	52

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Cadre financier	55
Évolution des dépenses liées aux investissements de 1996 à 2006.....	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
Heures régulières 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

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 2003

Après l'adoption du budget 2003, certaines modifications ont été apportées au niveau des revenus et des dépenses, ce qui a eu pour effet d'augmenter le budget de la Société de 8 millions de dollars portant ainsi le budget annuel à 772,6 millions de dollars.

Les conventions collectives des employés de la STM sont échues depuis janvier 2003. Dans le cadre de ces négociations, la STM a conclu, en octobre et novembre 2003, des ententes avec le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM et celui du Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun. L'impact réel et potentiel des négociations de tous les syndicats est reflété aux budgets 2003 et 2004.

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget original 2003	Budget révisé 2003	Écart
Revenus			
Revenus-voyageurs ^(Note 1)	331 571	337 571	6 000
Subventions du gouvernement et contributions régionales	138 040	138 040	
Contribution de la Ville de Montréal ^(Note 2)	249 000	263 000	14 000
Crédits reportés et autres revenus d'exploitation	30 515	30 515	
Autres sources de revenus à déterminer ^(Note 3)	<u>15 474</u>	<u>3 474</u>	<u>(12 000)</u>
	764 600	772 600	8 000
Dépenses^(Note 4)	764 600	772 600	(8 000)

Note 1 Hausse des tarifs décrétée le 1^{er} juillet 2003.

Note 2 Participation de la Ville de Montréal, au même titre que les clients, de 6 millions de dollars et 8 millions de dollars de plus pour couvrir l'impact réel et potentiel des négociations.

Note 3 Financement à venir de 15,5 millions de dollars, moins la contribution de la Ville de Montréal de 6 millions de dollars et la hausse des revenus liée aux tarifs de juillet 2003 de 6 millions de dollars.

Note 4 Impact réel et potentiel des négociations.

BUDGET

2004

BUDGET 2004 ET GRILLE TARIFAIRE

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

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus-voyageurs

Autobus et métro

Titres STM

344 436

Recettes métropolitaines

25 356

369 792

Transport adapté

1 528

Total des revenus-voyageurs

371 320

Autres revenus d'exploitation

16 515

Total des revenus d'exploitation

387 835

Subvention du gouvernement au transport adapté

24 621

Subventions du gouvernement liées aux investissements

Service de la dette - autobus et métro

54 758

Contribution du gouvernement - révision du cadre financier

20 363

Contribution de la Ville de Montréal

263 000

Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4

1 803

Contributions régionales

Aide métropolitaine - métro

43 950

Aide métropolitaine - autobus

6 394

Équipements métropolitains

1 322

Financement de la dette - trains de banlieue

7 288

58 954

Total des revenus

811 334

DÉPENSES*(en milliers de dollars)***Autobus et métro**

Dépenses liées à l'exploitation		646 180
--	--	---------

Dépenses liées aux investissements

Programme d'entretien périodique majeur	14 000	
Projets spéciaux	6 563	
Service de la dette	97 538	
Virement au fonds de roulement	2 377	
		<u>120 478</u>

Total autobus et métro**766 658****Transport adapté****Dépenses liées à l'exploitation****32 184****Service de la dette - trains de banlieue****7 288****Dépenses imprévues****5 204****Total des dépenses****811 334****Sommaire****Dépenses liées à l'exploitation****678 364****Dépenses liées aux investissements - autobus et métro****120 478****Service de la dette - trains de banlieue****7 288****Dépenses imprévues****5 204****Total des dépenses****811 334**

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

(en milliers de dollars)

Revenus

Voyageurs	371 320
Contribution de la Ville de Montréal	263 000
Subventions du gouvernement du Québec	99 742
Contributions régionales	58 954
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803
Autres revenus	16 515
	<u>811 334</u>
Revenus relatifs aux activités d'investissement	54 033
Revenus de placements du fonds d'amortissement	5 161
	<u>870 528</u>

Dépenses

Service autobus et métro	651 193
Service de transport adapté	30 708
Service de la dette et frais de financement	46 994
Dépenses imprévues	5 204
Maintien des actifs	13 750
	<u>747 849</u>

Autres activités financières

Remboursement de la dette à long terme	70 402
Transfert à l'état des activités d'investissement	56 009
	<u>126 411</u>
	<u>874 260</u>

Excédent (déficit) des activités financières avant affectations

(3 732)

Affectations

Fonds réservés	
Contribution aux fonds d'amortissement et de roulement	(47 406)
Utilisation du fonds d'amortissement	51 138
	<u>3 732</u>

Excédent (déficit)

GRILLE TARIFAIRE

	2004	Juillet 2003	Janvier 2003
<u>Tarif local ordinaire</u>			
CAM	59,00 \$	54,00 \$	52,00 \$
CAM hebdo	18,00 \$	16,00 \$	15,00 \$
Tickets	6 / 11,00 \$	6 / 10,00 \$	6 / 9,50 \$
Espèces	2,50 \$	2,50 \$	2,25 \$
<u>Tarif local réduit</u>			
CAM	31,00 \$	27,00 \$	26,00 \$
CAM hebdo	9,50 \$	8,00 \$	7,50 \$
Tickets	6 / 5,50 \$	6 / 5,00 \$	6 / 4,75 \$
Espèces	1,25 \$	1,25 \$	1,25 \$
<hr/>			
<u>Carte touristique</u>	8 \$ / 1 jour 16 \$ / 3 jours	7 \$ / 1 jour 14 \$ / 3 jours	7 \$ / 1 jour 14 \$ / 3 jours

BUDGET

2004

FAITS SAILLANTS 2004

Un budget en hausse de 5 %

Le budget 2004 de la STM est de 811,3 millions de dollars, en hausse de 5 % par rapport à celui de 2003. Dès avril 2003, la STM anticipait pour 2004 un manque à gagner de 56 millions de dollars. Consciente de l'impact du transport en commun sur le développement économique, social et environnemental, la Ville de Montréal, au prise avec des choix difficiles, a décidé d'investir dans le maintien des services et du patrimoine de la STM en injectant 14 millions de dollars de plus qu'au budget initial 2003, soit une augmentation de 5,6 %. Avec cet apport financier, c'est une somme de plus de 26 millions de dollars que la Ville de Montréal aura réinvestie dans le transport en commun depuis la création de la nouvelle Ville en 2002.

Ce budget prévoit notamment une augmentation de la rémunération occasionnée principalement par l'indexation des salaires de 2 % et par des impacts de livraison de service associés à l'année bissextile. Tout comme les autres sociétés de transport du Québec, la STM est au prise avec les hausses du prix de l'énergie, de la CSST et des assurances totalisant 5 millions de dollars. De plus, afin de maintenir en bon état les infrastructures et les équipements de la STM, le service de la dette autobus et métro augmente de 8,5 millions de dollars, soit une augmentation de 9,5 % par rapport à l'année 2003.

Un problème non réglé... le financement du transport en commun

Le dépôt du rapport Bernard à la fin de 2002 donnait espoir aux sociétés de transport de solutionner la problématique du transport en commun. La STM anticipait alors, au chapitre des revenus, une somme de 15,5 millions de dollars en 2003. Elle relayait à plus tard les difficiles décisions de hausser pour une seconde fois ses tarifs, de réduire son service et de reporter certains travaux. En cours d'année, la STM a pressé les différents paliers gouvernementaux de répondre à ses besoins financiers. Finalement, la Ville de Montréal a consenti un effort additionnel de 6 millions de dollars, à la condition que les clients et la Société contribuent pour un montant équivalent.

Force est de constater que l'exercice 2004 jongle avec les mêmes problématiques que 2003. La crise dans le transport en commun s'accroît. À cet égard, malgré la hausse des tarifs et la contribution additionnelle de la Ville de Montréal, une somme de 20,4 millions de dollars a été inscrite sous la rubrique *Contribution du gouvernement – révision du cadre financier*. Dans ce contexte politique et financier en constante réflexion, à titre de promoteur du transport collectif, la STM se doit de poursuivre ses efforts en collaboration avec la Ville de Montréal pour l'obtention de sources de financement dédiées.



Une réalité comparable...!

Plusieurs réseaux de transport au Québec, au Canada et aux États-Unis vivent la même problématique que la STM. Les villes américaines tels que San Francisco, Oakland, Chicago, Milwaukee, Los Angeles font face à un dilemme similaire à celui de Montréal en terme de financement du transport en commun. Une hausse importante de leurs tarifs, une réduction de service et l'octroi de nouvelles subventions sont parmi les solutions ayant été retenues.

Au Québec, le déficit global des plus grandes sociétés de transport totalisera en 2004, 90 millions de dollars. Ce montant ne tient compte d'aucun effort additionnel des clients et des municipalités. Or, malgré une situation décriée depuis plusieurs années, les solutions tardent à venir. Paradoxalement, Montréal possède le taux annuel d'utilisation du transport en commun par capita le plus élevé parmi les plus grandes villes canadiennes avec 200 déplacements¹. À titre de comparaison, Toronto a un taux de 169 et Vancouver de 51. Au Québec, les villes de Longueuil et de Laval ont des taux de 87 et de 51 respectivement.

La STM, une entreprise en mouvement



En plus de ses défis internes, la STM comme toute autre entreprise en transport en commun, doit sans cesse composer avec les menaces et les opportunités de son environnement externe. En effet, la concurrence de l'automobile, la nouvelle dynamique de développement urbain, le vieillissement de la population, la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto et la rareté de la main-d'œuvre sont parmi les enjeux externes déterminants de l'entreprise.

Malgré l'absence de dénouement dans l'établissement d'un cadre financier et institutionnel, la STM a défini en 2003, des orientations pour les prochaines années. Ses efforts portent sur l'amélioration de la fiabilité, sur la disponibilité de l'ensemble de ses actifs, sur les études visant le remplacement de la flotte des voitures de métro et sur de solides assises pour son développement commercial.

Dès 2004, la Société mettra en œuvre son nouveau Plan d'affaires qui démontrera qu'elle figure parmi les meilleures entreprises de transport en commun en Amérique du Nord. Ce plan, ayant comme objectif principal la satisfaction de sa clientèle, proposera sa vision du transport en commun jusqu'en 2008. Celui-ci visera un engagement financier ferme, sur une période de cinq ans, de ses partenaires afin d'assurer la continuité dans l'optimisation de ses processus et de ses coûts de fonctionnement.

¹ Source : répertoire statistique du transport en commun au Canada, 2001

Hausse des revenus-voyageurs de 10 %

Au risque de perdre certains de ses clients, la STM se voit, à nouveau, dans l'obligation de hausser ses tarifs au-delà de l'inflation, soit de 10 % vu l'absence d'engagement ferme de la part du gouvernement du Québec. Pour contrer l'impact négatif sur l'achalandage, la STM mise sur une amélioration du service à la clientèle, notamment au niveau du respect des normes à bord des autobus et au niveau du service du métro.

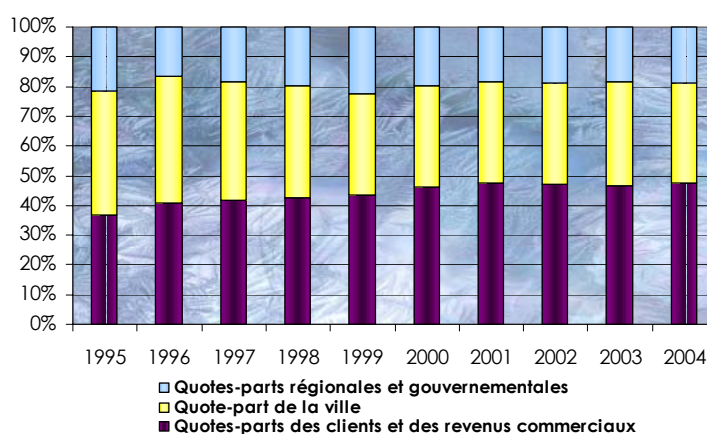
En 2004, la clientèle verra la CAM à tarif ordinaire passer de 54 \$ à 59 \$ (hausse de 8 ¢ par déplacement) et la CAM à tarif réduit de 27 \$ à 31 \$. Le rabais tarifaire établi à 50 % du prix de la CAM à tarif ordinaire depuis 2002 s'établira maintenant à 48 %. La CAM hebdo à tarif ordinaire augmentera de 2 \$ passant de 16 \$ à 18 \$ et la CAM hebdo à tarif réduit coûtera 9,50 \$.

La lisière de 6 tickets à tarif ordinaire coûtera 11 \$ au lieu de 10 \$ et celle à tarif réduit s'établira à 5,50 \$ par rapport à 5 \$ en juillet 2003. Finalement, les tarifs ordinaire et réduit en espèces demeureront inchangés en 2004.

Dans cette optique, les utilisateurs du transport en commun verront leur quote-part augmenter à près de 46 % des revenus totaux, représentant une augmentation de 30 % depuis 1995. Par ailleurs, la quote-part de la Ville de Montréal, malgré un accroissement de leur contribution, au cours de la même période est passée de 41,9 % à 32,4 %, soit une baisse de près de 20 %.

Suite au retrait du gouvernement du Québec en 1992, le transfert de la responsabilité du transport collectif aux municipalités, déjà fortement essouffées par le fardeau financier, a mis inévitablement en péril la capacité de la Ville de Montréal à aider la STM à maintenir le rythme dans le marché des déplacements de personnes.

Répartition des différentes sources de financement



Programmes d'optimisation de la livraison du service autobus et d'amélioration de la qualité

En 2004, la Société mettra l'emphase au Réseau des autobus sur l'optimisation de la livraison du service et de ses activités d'entretien ainsi que sur l'amélioration de la qualité du service à la clientèle. Concrètement, diverses mesures seront mises sur pied, notamment l'implantation de programmes de nettoyage intensif d'autobus et de formation des employés, l'amélioration de la fiabilité (la distance moyenne entre deux pannes devrait passer de 3 300 à 4 000 kilomètres) tout en prévoyant une diminution de 10 % des avis de défectuosité.

Ajustement du service planifié au Réseau du métro



La STM ajustera le service planifié du métro de 1 %. Dans la majorité des cas, cet ajustement de service est déjà offert en 2003 par l'introduction de trains additionnels en période de pointe sur les lignes 1, 2 et 5. Cela permettra d'améliorer la régularité du service offert aux voyageurs, plus particulièrement les intervalles entre deux trains. Notons que la croissance de l'achalandage du métro a atteint 1,6 % au 30 septembre 2003, après des augmentations de 2,6 % en 2001 et de 2,1 % en 2002.

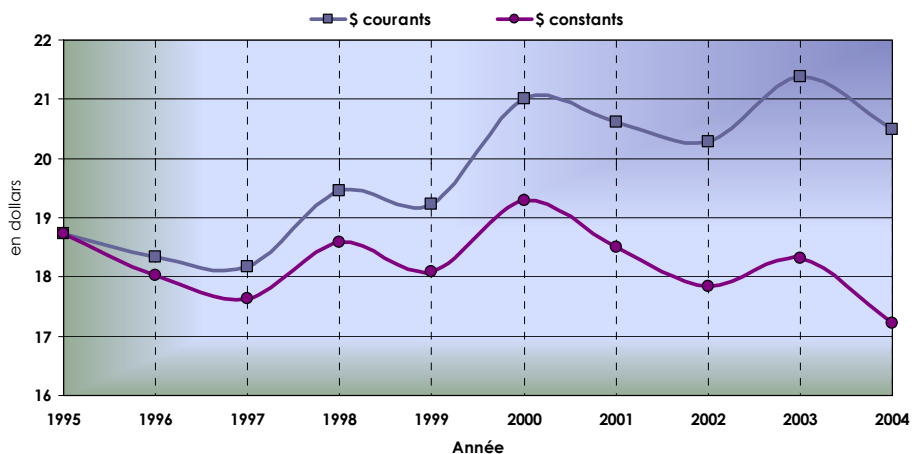
Le prolongement de la ligne 2 vers Laval devra être exploité avec les véhicules déjà en service. Pour répondre à cette demande additionnelle, l'aménagement intérieur des voitures a été revu afin d'augmenter la capacité de transport

des voitures et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle. De plus, un Programme d'entretien régulier et curatif des voitures sera révisé dans l'optique de maximiser le nombre de véhicules disponibles au service à la clientèle.

Une hausse de 8 % de l'offre de service au Centre de transport adapté

La STM prévoit assurer 1,6 million de déplacements en transport adapté en 2004. Ceci représente une augmentation de l'offre de service de 8 % par rapport à 2003, soit 7,6 % en taxi régulier et accessible et 8,6 % en minibus. Le Centre de transport adapté a implanté, à l'automne 2003, un nouveau système informatique, ACCES-V, automatisant plusieurs opérations et contribuant à réduire les coûts d'opérations. Malgré des débuts difficiles, le nouveau système donne des résultats intéressants après deux mois d'utilisation : augmentation de 6 % des déplacements, diminution du nombre de tentatives d'appels. Le système ACCES-V permettra de financer une partie de l'augmentation des déplacements prévus en 2004.

Coût par déplacements - Transport adapté



Un défi... le renouvellement de la main-d'œuvre

Plusieurs employés de la Société ont débuté leur carrière au cours des années 60 et 70. Ainsi, près de 30 % des employés seront admissibles à la retraite d'ici 2006. Chez les cadres de l'exploitation, le taux atteint 43 % des effectifs. Le renouvellement et la formation de la main-d'œuvre nécessitent des investissements de l'ordre de 1 million de dollars en coût de formation afin de maintenir nos standards de qualité et notre niveau de service. Également, la STM est confrontée à des défis internes importants occasionnés par l'introduction de nouveaux équipements de vente et de perception et de systèmes d'exploitation et d'information.

Une dette en forte croissance

Au cours des dernières années, la Société a investi et continuera d'injecter les capitaux nécessaires dans les programmes de rénovation et de remplacement des équipements et des infrastructures, sans oublier les nouveaux autobus, afin de répondre adéquatement à la demande importante de déplacements en transport en commun. Ces investissements créent une pression importante sur le service de la dette. L'impact de ceux-ci, sur le service de la dette, se chiffre à 97,5 millions de dollars en 2004. Avec un service en hausse de 8,5 millions de dollars, la STM est confrontée à une dette totale de 749 millions de dollars. Des subventions provinciales et régionales allègent la dépense d'intérêt et de remboursement en capital de 56,1 %.

La STM de concert avec les autres organismes de transport ont déposé des modalités de gestion de la dette auprès du gouvernement du Québec afin de se doter d'une politique de gestion des risques financiers. L'approbation éventuelle de ces modalités permettrait notamment de se prémunir contre d'éventuelles fluctuations du prix du diesel, du gaz naturel et des taux d'intérêt.

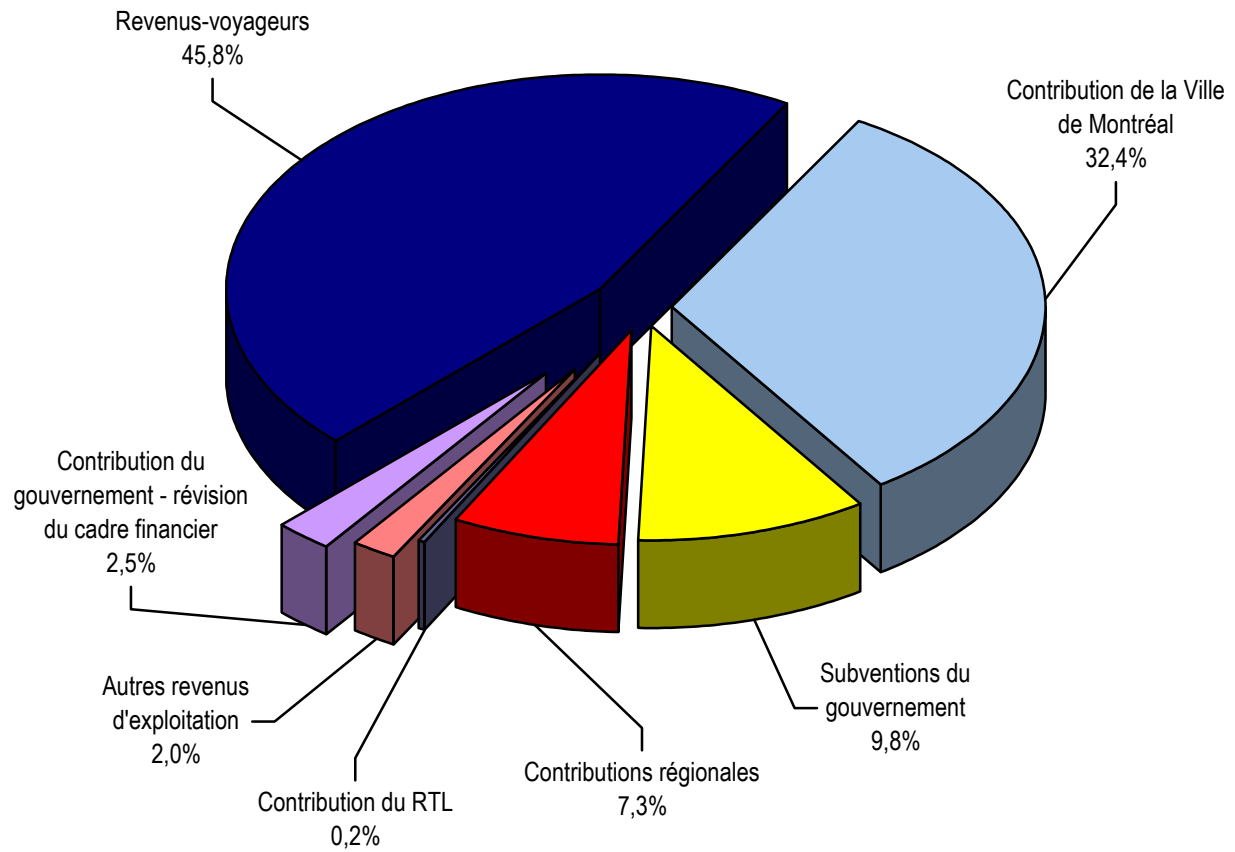
BUDGET

2004

ANALYSE DES REVENUS

- ***RÉPARTITION DES REVENUS 2004***
- ***REVENUS 2003 – 2004***
- ***ANALYSE DES REVENUS 2003 – 2004***

RÉPARTITION DES REVENUS 2004



REVENUS 2003 – 2004

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Proportion des revenus	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003 Écart	Écart %
Revenus-voyageurs						
Autobus et métro						
Titres STM	344 436	42,5 %	313 208	311 737	31 228	10,0
Recettes métropolitaines	25 356	3,1 %	22 970	24 441	2 386	10,4
	369 792	45,6 %	336 178	336 178	33 614	10,0
Transport adapté	1 528	0,2 %	1 393	1 393	135	9,7
	371 320	45,8 %	337 571	337 571	33 749	10,0
Autres revenus d'exploitation	16 515	2,0 %	16 515	16 323		
Crédits reportés			14 000	12 815	(14 000)	(100,0)
Subvention du gouvernement au transport adapté	24 621	3,0 %	23 180	22 680	1 441	6,2
Subventions du gouvernement liées aux investissements						
Service de la dette - autobus et métro	54 758	6,7 %	51 127	50 033	3 631	7,1
Contribution du gouvernement - révision du cadre financier	20 363	2,5 %			20 363	100,0
Autres sources de revenus non déterminées			3 474	98	(3 474)	(100,0)
Contribution de la Ville de Montréal	263 000	32,4 %	249 000	249 000	14 000	5,6
Contribution additionnelle de la Ville de Montréal			14 000	14 000	(14 000)	(100,0)
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803	0,2 %	1 803	1 803		
Contributions régionales						
Aide métropolitaine - métro	43 950	5,4 %	44 850	45 186	(900)	(2,0)
Aide métropolitaine - autobus	6 394	0,8 %	6 481	6 932	(87)	(1,3)
Équipements métropolitains	1 322	0,2 %	1 870	1 434	(548)	(29,3)
Financement de la dette - trains de banlieue	7 288	0,9 %	8 729	8 729	(1 441)	(16,5)
	58 954	7,3 %	61 930	62 281	(2 976)	(4,8)
Total	811 334	100,0 %	772 600	766 604	38 734	5,0

ANALYSE DES REVENUS 2003 – 2004

Le budget 2004 des revenus est en hausse de 38,7 millions de dollars, soit 5 % par rapport au budget révisé 2003. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

Revenus-voyageurs en hausse de 10 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Effet récurrent de la hausse des tarifs en juillet 2003	6,0
❖ Hausse de l'achalandage de 2003	3,3
❖ Impact de la hausse des tarifs	22,0
❖ Hausse des revenus régionaux entre les sociétés de transport	2,4
	<u>33,7</u>

Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 6,2 %

Une hausse de 1,4 million de dollars est prévue par rapport au budget révisé 2003. La subvention accordée par le gouvernement du Québec est établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté. La subvention comprend une enveloppe de base indexée en 2004 de 4,7 % (indice pondéré des prix à la consommation et du transport) ainsi qu'un montant pour la croissance des déplacements.

Subventions du gouvernement liées aux investissements en hausse de 7,1 %

Le budget 2004 prévoit un montant de 54,8 millions de dollars, soit une hausse de 3,6 millions de dollars par rapport au budget révisé 2003, qui s'explique principalement par des investissements au niveau du remplacement des équipements fixes (Réno-Systèmes), réaménagement des voitures de métro (MR-73) et du remplacement des autobus.

Contribution de la Ville de Montréal

La contribution de la Ville de Montréal sera de 263 millions de dollars pour 2004, soit le même montant qu'au budget révisé 2003.

Selon le budget initial de 2003, la contribution de la Ville était de 249 millions de dollars. Au cours de 2003, la Ville a versé un montant de 6 millions de dollars afin de combler le manque à gagner pour l'année en cours. De plus, un montant de 8 millions de dollars est prévu afin d'éponger le coût en 2003 des négociations des conventions collectives.

Contribution du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4

Pour les exercices 2002 et 2003, le gouvernement du Québec a décrété que le montant versé par le Réseau de transport de Longueuil est le même que celui de l'année 2000. Pour 2004, la STM est toujours en attente d'une confirmation du montant.

Contributions régionales en baisse de 4,8 %*(en millions de dollars)*

❖ Hausse du plafond des aides métropolitaines – autobus et métro	1,0
❖ Annulation de la récupération de l'aide métropolitaine de 2001	- 2,0
	<u>- 1,0</u>
❖ Diminution de l'aide aux équipements métropolitains	- 0,5
❖ Diminution du service de la dette des trains de banlieue, financé à 100 % par l'Agence métropolitaine de transport (AMT)	- 1,5
	<u>- 3,0</u>

Contribution du gouvernement – révision du cadre financier

Une somme de 20,4 millions de dollars est prévue à cet effet. La STM, de concert avec les autres sociétés de transport de la région de Montréal, anticipe une aide additionnelle minimale de 20,4 millions de dollars provenant du gouvernement du Québec en réponse à la révision du cadre financier prévue en 2004.

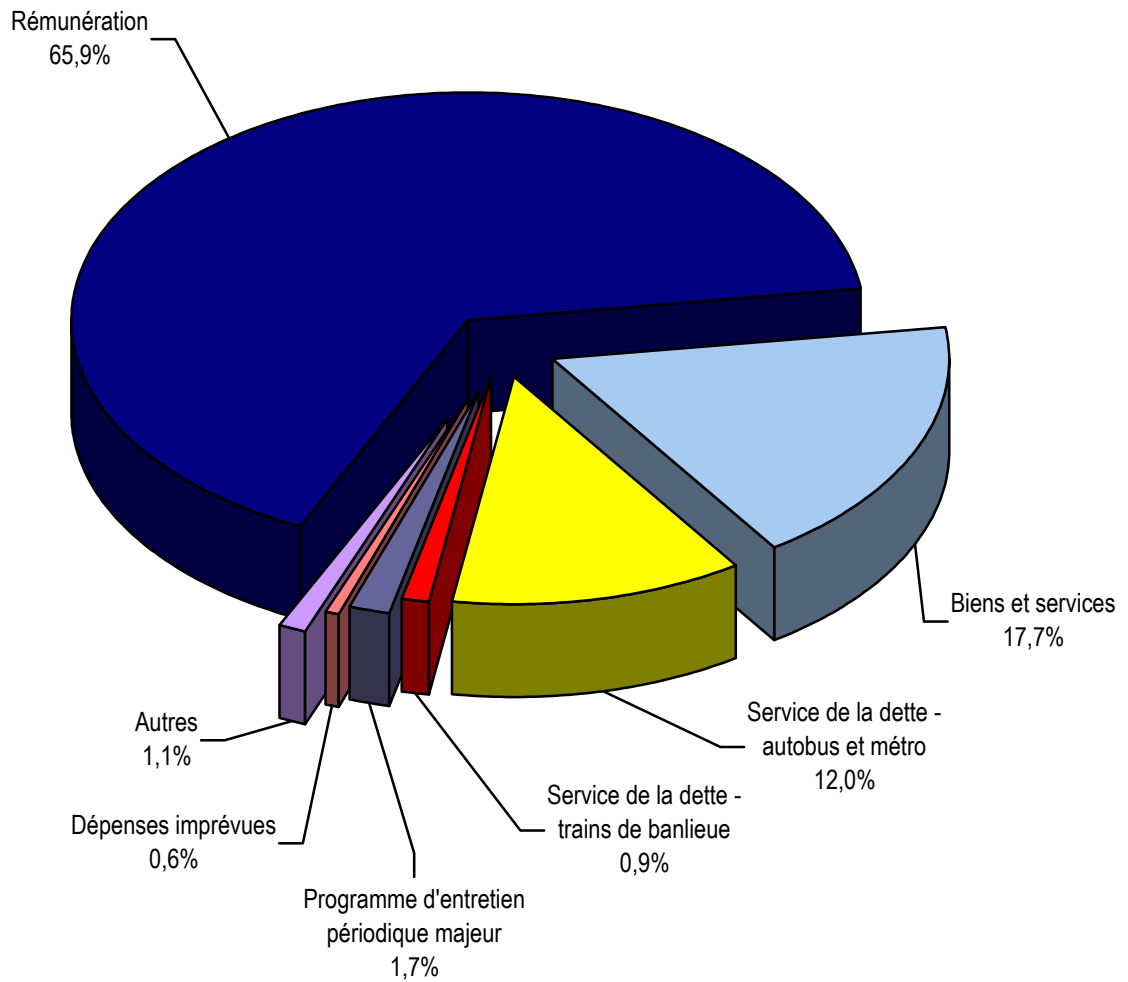
BUDGET

2004

ANALYSE DES DÉPENSES

- ***RÉPARTITION DES DÉPENSES 2004***
- ***DÉPENSES PAR TYPE 2003 – 2004***
- ***HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2003 – 2004***
- ***ANALYSE DES DÉPENSES 2003 – 2004***

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2004



DÉPENSES PAR TYPE 2003 – 2004

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Proportion des dépenses	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	356 741	44,0 %	346 442	340 086	10 298	3,0
Heures supplémentaires	24 801	3,1 %	23 350	28 596	1 451	6,2
Primes diverses et autres paiements	38 011	4,7 %	36 470	38 685	1 541	4,2
Avantages sociaux conventionnés	58 854	7,3 %	55 070	52 839	3 784	6,9
Amortissement des passifs salariaux	5 011	0,6 %	3 011	5 411	2 000	66,4
	483 417	59,6 %	464 343	465 618	19 075	4,1
Cotisations aux régimes publics	39 926	4,9 %	38 903	39 316	1 023	2,6
Coût de la CSST	11 213	1,4 %	9 346	9 127	1 867	20,0
	51 138	6,3 %	48 248	48 444	2 890	6,0
	534 555	65,9 %	512 591	514 061	21 964	4,3
Biens et services						
Dépenses majeures	5 148	0,6 %	5 285	5 170	(137)	(2,6)
Énergie, taxes et permis	56 387	6,9 %	52 838	53 987	3 549	6,7
Services professionnels	3 024	0,4 %	2 712	2 817	312	11,5
Services techniques et autres services	23 314	2,9 %	21 912	22 431	1 402	6,4
Matériel et fournitures	35 452	4,4 %	36 456	35 093	(1 004)	(2,8)
Location	8 278	1,0 %	7 792	7 666	486	6,2
Financement des opérations	1 300	0,2 %	1 000	1 000	300	30,0
Dépenses diverses	10 906	1,3 %	10 831	9 966	75	0,7
	143 809	17,7 %	138 825	138 130	4 984	3,6
	678 364	83,6 %	651 416	652 191	26 948	4,1
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,7 %	14 000	11 349		
Projets spéciaux	6 563	0,8 %	4 700	5 223	1 863	39,6
Service de la dette - autobus et métro	97 538	12,0 %	89 059	86 459	8 479	9,5
Virement au fonds de roulement	2 377	0,3 %	1 400	2 353	977	69,8
	120 478	14,8 %	109 159	105 384	11 319	10,4
Service de la dette - trains de banlieue	7 288	0,9 %	8 729	8 729	(1 441)	(16,5)
Dépenses imprévues	5 204	0,6 %	3 296	300	1 908	57,9
Total	811 334	100,0 %	772 600	766 604	38 734	5,0

HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2003 – 2004

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	323	318	325	5	1,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	161	165	166	(4)	(2,2)
Professionnels syndiqués	344	326	308	18	5,6
Employés de bureau syndiqués	1 082	1 059	1 036	23	2,2
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	637	628	610	9	1,4
Commis caissiers	382	397	386	(16)	(4,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	274	253	250	21	8,3
Agents de surveillance	327	317	324	10	3,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 967	6 862	6 791	106	1,5
Employés d'entretien	4 051	3 980	3 946	71	1,8
	14 548	14 304	14 143	243	1,7
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	4	4	(1)	(19,8)
Commis caissiers	1	1	5		
Agents de surveillance	11	10	11	1	13,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	199	214	180	(15)	(7,2)
Employés d'entretien	58	65	71	(7)	(11,0)
	272	294	270	(22)	(7,5)
	14 820	14 598	14 413	221	1,5
Heures liées aux investissements	166	167	134	(1)	(0,5)
Total	14 985	14 765	14 547	220	1,5
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Gestionnaires	240	240	241		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	136		
Professionnels syndiqués	568	736	1 926	(168)	(22,8)
Employés de bureau syndiqués	17 056	17 327	24 479	(271)	(1,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	46 974	40 542	56 312	6 432	15,9
Commis caissiers	37 576	40 851	54 757	(3 275)	(8,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	12 213	11 903	25 692	310	2,6
Agents de surveillance	5 453	4 440	10 745	1 013	22,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	456 468	406 945	444 505	49 523	12,2
Employés d'entretien	130 322	151 631	200 734	(21 309)	(14,1)
	706 970	674 715	819 527	32 255	4,8
Heures supplémentaires liées aux investissements	16 645		8 500	16 645	100,0
Total	723 615	674 715	828 027	48 900	7,2

ANALYSE DES DÉPENSES 2003 – 2004

Le budget 2004 des dépenses est en hausse de 38,7 millions de dollars, soit une augmentation de 5 % par rapport au budget révisé 2003. Voici le détail des variations :

Dépenses liées à l'exploitation

Les dépenses liées à l'exploitation sont en hausse de 26,9 millions de dollars, soit 4,1 % par rapport au budget révisé 2003. La rémunération représente plus de 81 % de cette variation, soit un montant de 22 millions de dollars.

Rémunération en hausse de 4,3 %

Cette augmentation de 22 millions de dollars s'explique principalement par l'indexation des salaires, l'augmentation des primes au niveau des assurances collectives ainsi que les avantages sociaux.

	<i>(en millions de dollars)</i>	
❖ Indexation de 2 % et hausse des primes diverses		9,4
❖ Ajustements relatifs au calendrier (année bissextile et congés de Noël)		3,0
❖ Hausse des primes des assurances collectives		2,2
❖ Amélioration et optimisation du service au Réseau du métro		
➢ renouvellement de la main-d'œuvre, salle de contrôle, opérateurs et agents de surveillance	0,8	
➢ gestion des travaux internes reliés au prolongement du métro vers Laval et à la rénovation des équipements fixes	0,7	
➢ hausse des dépenses d'entretien des équipements fixes et des voitures de métro due au vieillissement	0,6	
➢ intensification de la lutte aux graffitis dans les trains et les stations	0,4	
➢ meilleure couverture des loges par les changeurs	0,3	
➢ ajustement du service	<u>0,3</u>	3,1
❖ Amélioration et optimisation du service au Réseau des autobus		
➢ optimisation des activités d'entretien	- 1,3	
➢ respect des normes de service	0,7	
➢ hausse des coûts d'entretien reliés au nombre croissant d'autobus à plancher surbaissé	0,6	
➢ amélioration de la propreté des autobus	0,5	
➢ renouvellement de la main-d'œuvre – chauffeurs	<u>0,3</u>	0,8
❖ Amortissement des passifs salariaux; augmentation du nombre d'employés éligibles à la retraite		2,0
❖ Variation des coûts de la CSST; augmentation du taux de cotisation		1,9
❖ Économie reliée à l'implantation du système ACCES-V au Centre de transport adapté		<u>- 0,4</u>
		<u>22,0</u>

Biens et services en hausse de 3,6 %

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

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Dépenses majeures :	- 0,1
➢ ajustement de la consommation de pneus	
➢ augmentation du coût des minibus pour le transport adapté	
❖ Énergie, taxes et permis :	3,6
➢ augmentation des assurances responsabilité civile, biens et administrateurs	
➢ hausse de la dépense d'énergie due à une augmentation du prix du gaz naturel (30,1 %) et de l'électricité (2,6 %)	
❖ Services professionnels :	0,3
➢ ajustement des frais juridiques, de l'expertise médicale et de divers services professionnels	
❖ Services techniques et autres :	1,4
➢ hausse des coûts de gardiennage et du transport d'argent	
➢ augmentation du nombre et du coût des déplacements par taxi au Centre de transport adapté	
➢ économie liée à l'implantation du système ACCES-V au Centre de transport adapté (- 1,3 million de dollars)	
❖ Matériel et fournitures :	- 1,0
➢ optimisation des activités d'entretien (amélioration de la fiabilité des autobus, révision du programme Moteurs et changements technologiques)	
➢ transfert des coûts de gestion des travaux internes liés au prolongement du métro vers Laval et à la rénovation des équipements fixes	
➢ augmentation de la dépense liée au nombre croissant d'autobus à plancher surbaissé	
❖ Location :	0,5
➢ hausse des loyers à la Place Bonaventure et autres	
❖ Financement des opérations :	0,3
➢ augmentation du solde moyen d'emprunt à court terme	
	<hr/> 5,0 <hr/>

Dépenses liées aux investissements

Depuis plusieurs années, la STM investit dans différents programmes afin de maintenir ses actifs en bon état (garages, stations, équipements, systèmes informatiques, autobus, voitures de métro, etc.). Le budget des dépenses liées aux investissements augmente de 10,4 %, soit une hausse de 11,3 millions de dollars par rapport au budget révisé 2003.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2004 – 2005 – 2006 » 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 2004 est de 14 millions de dollars, soit au même niveau qu'au budget révisé 2003. L'enveloppe budgétaire est répartie comme suit :

- ❖ Réseau des autobus (3,3 millions de dollars)
 - entretien des véhicules (2,5 millions de dollars)
 - normes environnementales et santé-sécurité (0,4 million de dollars)
 - maintien du patrimoine immobilier (0,4 million de dollars)
- ❖ Réseau du métro (6 millions de dollars)
 - entretien des voitures de métro et autres véhicules (3,5 millions de dollars)
 - entretien des équipements fixes (1,3 million de dollars)
 - normes environnementales et santé-sécurité (0,6 million de dollars)
 - maintien du patrimoine immobilier (0,6 million de dollars)
- ❖ Patrimoine immobilier (4,7 millions de dollars)
 - normes environnementales et santé-sécurité (2 millions de dollars)
 - maintien du patrimoine immobilier (2,7 millions de dollars)

Projets spéciaux

Le budget 2004 est de 6,6 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 1,9 million de dollars. Cette variation s'explique par les coûts de formation et de communication reliés notamment à l'implantation du projet de modernisation des équipements de vente et de perception (1,2 million de dollars). Le budget des projets spéciaux sert également à couvrir les acquisitions et les remplacements d'équipements informatiques, l'implantation d'applications informatiques ainsi que des dépenses liées à une entente avec une firme spécialisée pour la gestion des activités d'entretien des autobus.

Service de la dette – autobus et métro

Le budget du service de la dette brut passera à 97,5 millions de dollars en 2004, soit une augmentation de 8,5 millions de dollars par rapport au budget révisé 2003. Cette augmentation s'explique par la réalisation de certains projets débutés au cours de l'année 2003 et qui se poursuivront durant les prochaines années, tels que :

- ❖ Remplacement des autobus
- ❖ Programme de remplacement des équipement fixes au Réseau du métro (Réno-Systèmes)
- ❖ Acquisition d'un nouveau système de vente et de perception
- ❖ Système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC)
- ❖ 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 majoritairement pour l'implantation du système intégré d'entreprise R/3 de SAP. Le fonds de roulement a également servi à financer l'acquisition de divers équipements. Les dépenses doivent être remboursées sur une période de cinq ans à compter de l'année suivant celle de la dépense. Pour le budget 2004, le virement au fonds de roulement est de 2,4 millions de dollars.

Service de la dette – trains de banlieue en baisse de 16,5 %

Le budget 2004 est de 7,3 millions de dollars, soit une diminution de 1,4 million de dollars par rapport au budget révisé 2003. Cette dette, remboursée à 100 % par l'AMT, viendra à échéance en 2007.

Dépenses imprévues

Le budget 2004 prévoit un montant de 5,2 millions de dollars, soit une augmentation de 1,9 million de dollars par rapport au budget révisé 2003. 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 0,7 % des dépenses nettes.

BUDGET

2004

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

- **SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2003 – 2004**
- **DÉPENSES PAR TYPE 2003 – 2004 – AUTOBUS ET MÉTRO**
- **HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2003 – 2004 – AUTOBUS ET MÉTRO**
- **DÉPENSES 2003 – 2004 – TRANSPORT ADAPTÉ**
- **HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2003 – 2004 – TRANSPORT ADAPTÉ**

SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2003 – 2004

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Proportion des dépenses	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
					Écart	Écart %
Autobus et métro						
Dépenses liées à l'exploitation	646 180	79,6 %	620 321	621 098	25 859	4,2
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,7 %	14 000	11 349		
Projets spéciaux	6 563	0,8 %	4 700	5 223	1 863	39,6
Service de la dette	97 538	12,0 %	89 059	86 459	8 479	9,5
Virement au fonds de roulement	2 377	0,3 %	1 400	2 353	977	69,8
	<u>120 478</u>	<u>14,8 %</u>	<u>109 159</u>	<u>105 384</u>	<u>11 319</u>	<u>10,4</u>
	<u>766 658</u>	<u>94,5 %</u>	<u>729 480</u>	<u>726 483</u>	<u>37 178</u>	<u>5,1</u>
Transport adapté						
Dépenses liées à l'exploitation	32 184	4,0 %	31 095	31 093	1 089	3,5
Service de la dette - trains de banlieue	7 288	0,9 %	8 729	8 729	(1 441)	(16,5)
Dépenses imprévues	5 204	0,6 %	3 296	300	1 908	57,9
Total	811 334	100,0 %	772 600	766 604	38 734	5,0
Sommaire						
Dépenses liées à l'exploitation	678 364	83,6 %	651 416	652 191	26 948	4,1
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro	120 478	14,8 %	109 159	105 384	11 319	10,4
Service de la dette - trains de banlieue	7 288	0,9 %	8 729	8 729	(1 441)	(16,5)
Dépenses imprévues	5 204	0,6 %	3 296	300	1 908	57,9
Total	811 334	100,0 %	772 600	766 604	38 734	5,0

DÉPENSES PAR TYPE 2003 – 2004

AUTOBUS ET MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Proportion des dépenses	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	345 657	45,1 %	335 367	329 201	10 290	3,1
Heures supplémentaires	23 982	3,1 %	22 390	27 580	1 592	7,1
Primes diverses et autres paiements	36 531	4,8 %	35 026	37 240	1 505	4,3
Avantages sociaux conventionnés	57 012	7,4 %	53 311	51 090	3 701	6,9
Amortissement des passifs salariaux	5 011	0,7 %	3 011	5 411	2 000	66,4
	468 194	61,1 %	449 105	450 523	19 089	4,3
Cotisations aux régimes publics	38 658	5,0 %	37 628	38 047	1 030	2,7
Coût de la CSST	11 073	1,4 %	9 211	8 998	1 862	20,2
	49 731	6,5 %	46 838	47 045	2 892	6,2
	517 925	67,6 %	495 944	497 568	21 981	4,4
Biens et services						
Dépenses majeures	3 507	0,5 %	3 878	3 964	(371)	(9,6)
Énergie, taxes et permis	55 927	7,3 %	52 406	53 463	3 521	6,7
Services professionnels	2 994	0,4 %	2 651	2 760	343	12,9
Services techniques et autres services	11 670	1,5 %	11 079	11 157	590	5,3
Matériel et fournitures	34 843	4,5 %	35 907	34 577	(1 064)	(3,0)
Location	8 265	1,1 %	7 780	7 652	485	6,2
Financement des opérations	1 300	0,2 %	1 000	1 000	300	30,0
Dépenses diverses	9 749	1,3 %	9 676	8 959	73	0,8
	128 255	16,7 %	124 377	123 531	3 878	3,1
	646 180	84,3 %	620 321	621 098	25 859	4,2
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,8 %	14 000	11 349		
Projets spéciaux	6 563	0,9 %	4 700	5 223	1 863	39,6
Service de la dette - autobus et métro	97 538	12,7 %	89 059	86 459	8 479	9,5
Virement au fonds de roulement	2 377	0,3 %	1 400	2 353	977	69,8
	120 478	15,7 %	109 159	105 384	11 319	10,4
Total	766 658	100,0 %	729 480	726 483	37 178	5,1

HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2003 – 2004

AUTOBUS ET MÉTRO

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	315	309	316	5	1,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	161	165	166	(4)	(2,2)
Professionnels syndiqués	342	326	308	17	5,1
Employés de bureau syndiqués	1 065	1 042	1 020	23	2,2
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	603	597	579	6	1,1
Commis caissiers	294	296	282	(2)	(0,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	269	248	246	21	8,4
Agents de surveillance	327	317	324	10	3,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 710	6 606	6 540	104	1,6
Employés d'entretien	4 004	3 934	3 902	70	1,8
	14 091	13 840	13 684	251	1,8
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	4	4	(1)	(19,8)
Commis caissiers	1	1	5		
Agents de surveillance	11	10	11	1	13,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	191	207	175	(16)	(7,5)
Employés d'entretien	57	64	68	(7)	(11,2)
	264	286	262	(22)	(7,8)
	14 354	14 126	13 947	228	1,6
Heures liées aux investissements	166	167	134	(1)	(0,5)
Total	14 520	14 292	14 081	228	1,6
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Gestionnaires	240	240	241		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	136		
Professionnels syndiqués	568	736	1 926	(168)	(22,8)
Employés de bureau syndiqués	16 917	17 188	23 903	(271)	(1,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	44 824	38 392	53 276	6 432	16,8
Commis caissiers	28 875	28 875	40 736		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	11 613	11 303	25 503	310	2,7
Agents de surveillance	5 453	4 440	10 745	1 013	22,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	447 468	397 045	435 970	50 423	12,7
Employés d'entretien	128 692	150 001	199 167	(21 309)	(14,2)
	684 750	648 320	791 603	36 430	5,6
Heures supplémentaires liées aux investissements	16 645		8 500	16 645	100,0
Total	701 395	648 320	800 103	53 075	8,2

DÉPENSES 2003 – 2004 TRANSPORT ADAPTÉ

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Proportion des dépenses	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
					Écart	Écart %
Dépenses par type						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	11 083	34,4 %	11 075	10 886	8	0,1
Heures supplémentaires	818	2,5 %	960	1 016	(141)	(14,7)
Primes diverses et autres paiements	1 480	4,6 %	1 444	1 445	36	2,5
Avantages sociaux conventionnés	1 842	5,7 %	1 759	1 749	83	4,7
	15 223	47,3 %	15 237	15 095	(14)	(0,1)
Cotisations aux régimes publics	1 268	3,9 %	1 275	1 269	(7)	(0,6)
Coût de la CSST	139	0,4 %	135	130	5	3,4
	1 407	4,4 %	1 410	1 399	(3)	(0,2)
	16 631	51,7 %	16 647	16 493	(17)	(0,1)
Biens et services						
Dépenses majeures	1 640	5,1 %	1 407	1 206	234	16,6
Énergie	460	1,4 %	432	525	28	6,5
Services professionnels	30	0,1 %	61	57	(31)	(50,8)
Services techniques et autres services	11 645	36,2 %	10 833	11 274	812	7,5
Matériel et fournitures	609	1,9 %	548	517	60	11,0
Location	14	0,0 %	12	14	2	12,5
Dépenses diverses	83	0,3 %	83	31	1	0,8
	14 481	45,0 %	13 376	13 623	1 105	8,3
	31 112	96,7 %	30 024	30 116	1 088	3,6
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 073	3,3 %	1 072	976	1	0,1
Total	32 184	100,0 %	31 095	31 093	1 089	3,5

HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES 2003 – 2004

TRANSPORT ADAPTÉ

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	8	8	9		
Professionnels syndiqués	2			2	100,0
Employés de bureau syndiqués	17	17	15		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	33	31	31	2	7,6
Commis caissiers	88	102	104	(14)	(13,6)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	257	256	251	2	0,7
Employés d'entretien	47	46	44		
	457	464	458	(7)	(1,6)
Heures CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	7	7	5		
Employés d'entretien	1	1	3		
	8	8	8		
Total	465	473	466	(7)	(1,5)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	139	139	576		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2 150	2 150	3 036		
Commis caissiers	8 701	11 976	14 021	(3 275)	(27,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	600	600	189		
Chauffeurs, opérateurs et autres	9 000	9 900	8 535	(900)	(9,1)
Employés d'entretien	1 630	1 630	1 567		
Total	22 220	26 395	27 924	(4 175)	(15,8)

BUDGET

2004

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

- ***SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES***
- ***RÉSEAU DES AUTOBUS***
- ***RÉSEAU DU MÉTRO***
- ***DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE***
- ***FINANCES ET APPROVISIONNEMENT***
- ***RESSOURCES HUMAINES***
- ***PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION***
- ***AUTRES SERVICES CORPORATIFS***

SOMMAIRE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Réseau des autobus					
Dollars (<i>en milliers</i>)	320 248	312 253	311 839	7 995	2,6
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	7 915	7 824	7 715	91	1,2
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	487 616	465 012	547 065	22 604	4,9
Réseau du métro					
Dollars (<i>en milliers</i>)	189 128	182 153	180 435	6 976	3,8
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	4 460	4 334	4 280	126	2,9
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	166 727	136 017	195 115	30 710	22,6
Direction générale adjointe					
Dollars (<i>en milliers</i>)	46 645	45 415	45 431	1 230	2,7
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	889	872	850	17	1,9
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	18 319	18 558	23 830	(239)	(1,3)
Finances et approvisionnement					
Dollars (<i>en milliers</i>)	31 007	30 095	29 804	912	3,0
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	642	635	618	7	1,0
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	16 503	16 503	19 162		
Ressources humaines					
Dollars (<i>en milliers</i>)	14 822	14 669	14 669	152	1,0
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	297	296	298	1	0,4
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	10 385	10 385	10 947		
Planification et soutien à l'exploitation					
Dollars (<i>en milliers</i>)	13 558	12 787	12 416	772	6,0
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	227	229	224	(2)	(1,0)
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	1 845	1 845	3 983		
Autres services corporatifs					
Dollars (<i>en milliers</i>)	5 219	5 540	5 355	(321)	(5,8)
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	89	100	96	(11)	(11,4)

RÉSEAU DES AUTOBUS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	178 345	173 313	171 706	5 033	2,9
Heures supplémentaires	16 636	15 716	18 585	920	5,9
Primes diverses et autres paiements	24 860	24 128	23 945	732	3,0
Avantages sociaux conventionnés	30 062	27 886	27 757	2 175	7,8
Cotisations aux régimes publics	20 908	20 371	20 265	536	2,6
Coût de la CSST	2 680	3 097	2 473	(417)	(13,5)
	<u>273 491</u>	<u>264 512</u>	<u>264 731</u>	<u>8 979</u>	<u>3,4</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 797	1 689	1 594	108	6,4
Énergie	23 179	23 058	22 964	120	0,5
Services professionnels	80	55	45	25	45,3
Services techniques et autres services	828	828	890		
Matériel et fournitures	17 268	18 235	18 571	(967)	(5,3)
Location	22	22	15		
Dépenses diverses	311	253	288	58	22,8
	<u>43 486</u>	<u>44 141</u>	<u>44 367</u>	<u>(656)</u>	<u>(1,5)</u>
	<u>316 976</u>	<u>308 653</u>	<u>309 098</u>	<u>8 323</u>	<u>2,7</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>3 271</u>	<u>3 600</u>	<u>2 741</u>	<u>(329)</u>	<u>(9,1)</u>
Total	320 248	312 253	311 839	7 995	2,6

RÉSEAU DES AUTOBUS

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	71	69	77	2	3,4
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	10		
Professionnels syndiqués	58	53	46	5	9,1
Employés de bureau syndiqués	115	104	95	11	10,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	274	272	266	2	0,8
Commis caissiers	195	194	193	2	0,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	125	113	110	12	11,0
Chauffeurs, opérateurs et autres	5 304	5 231	5 192	73	1,4
Employés d'entretien	1 561	1 546	1 530	15	1,0
	7 709	7 587	7 517	122	1,6
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	2		
Commis caissiers	1	1	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	138	160	117	(21)	(13,4)
Employés d'entretien	23	32	35	(9)	(27,0)
	164	194	155	(30)	(15,4)
	7 873	7 781	7 672	92	1,2
Heures liées aux investissements	42	43	43	(1)	(3,3)
Total	7 915	7 824	7 715	91	1,2
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	1 324	1 324	1 927		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	11 276	11 276	10 065		
Commis caissiers	22 975	22 975	32 329		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4 933	4 933	16 539		
Chauffeurs, opérateurs et autres	374 116	328 232	356 470	45 884	14,0
Employés d'entretien	72 992	96 272	129 735	(23 280)	(24,2)
Total	487 616	465 012	547 065	22 604	4,9

RÉSEAU DU MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	104 824	100 422	98 615	4 403	4,4
Heures supplémentaires	5 551	4 895	6 834	657	13,4
Primes diverses et autres paiements	9 373	8 856	8 747	517	5,8
Avantages sociaux conventionnés	16 928	15 781	15 740	1 147	7,3
Cotisations aux régimes publics	11 600	11 179	11 140	421	3,8
Coût de la CSST	1 498	1 332	1 508	166	12,4
	<u>149 775</u>	<u>142 465</u>	<u>142 585</u>	<u>7 310</u>	<u>5,1</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 043	1 462	1 471	(419)	(28,7)
Énergie	17 814	17 414	17 414	400	2,3
Services professionnels	310	293	300	17	5,9
Services techniques et autres services	2 084	1 929	1 948	155	8,0
Matériel et fournitures	10 928	11 542	10 523	(614)	(5,3)
Location	1 020	1 020	1 026		
Dépenses diverses	140	127	268	13	10,3
	<u>33 340</u>	<u>33 788</u>	<u>32 950</u>	<u>(448)</u>	<u>(1,3)</u>
	<u>183 114</u>	<u>176 253</u>	<u>175 535</u>	<u>6 862</u>	<u>3,9</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>6 014</u>	<u>5 900</u>	<u>4 900</u>	<u>114</u>	<u>1,9</u>
Total	<u>189 128</u>	<u>182 153</u>	<u>180 435</u>	<u>6 976</u>	<u>3,8</u>

RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	71	71	74		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	4	4		
Professionnels syndiqués	101	95	87	6	6,6
Employés de bureau syndiqués	185	175	162	10	5,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	325	321	309	4	1,3
Commis caissiers	32	32	31		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	110	100	101	10	9,6
Agents de surveillance	327	317	324	10	3,1
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 365	1 334	1 308	31	2,3
Employés d'entretien	1 770	1 730	1 720	40	2,3
	4 290	4 179	4 120	111	2,7
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	2	2	(1)	(36,2)
Agents de surveillance	11	10	11	1	13,5
Chauffeurs, opérateurs et autres	52	46	56	6	12,6
Employés d'entretien	28	26	27	1	5,1
	92	85	96	8	9,0
	4 382	4 264	4 216	119	2,8
Heures liées aux investissements	77	70	63	7	10,2
Total	4 460	4 334	4 280	126	2,9
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués	185	185	1 315		
Employés de bureau syndiqués	4 367	4 367	5 470		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	33 548	27 116	43 211	6 432	23,7
Commis caissiers	4 600	4 600	6 310		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	5 012	4 702	6 484	310	6,6
Agents de surveillance	5 453	4 440	10 745	1 013	22,8
Chauffeurs, opérateurs et autres	70 582	66 043	77 442	4 539	6,9
Employés d'entretien	26 335	24 564	35 639	1 771	7,2
	150 082	136 017	186 615	14 065	10,3
Heures supplémentaires liées aux investissements	16 645		8 500	16 645	100,0
Total	166 727	136 017	195 115	30 710	22,6

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	23 742	22 931	22 942	810	3,5
Heures supplémentaires	751	753	941	(2)	(0,3)
Primes diverses et autres paiements	912	801	825	111	13,9
Avantages sociaux conventionnés	3 830	3 657	3 898	173	4,7
Cotisations aux régimes publics	2 482	2 407	2 504	75	3,1
Coût de la CSST	80	75	112	6	7,5
	31 796	30 623	31 223	1 173	3,8
Biens et services					
Dépenses majeures	630	690	550	(60)	(8,7)
Services professionnels	340	417	355	(77)	(18,5)
Services techniques et autres services	4 875	4 768	4 726	106	2,2
Matériel et fournitures	4 183	4 221	4 291	(38)	(0,9)
Location	84	84	80	(1)	(0,8)
Dépenses diverses	938	812	803	126	15,5
	11 049	10 992	10 806	57	0,5
	42 846	41 615	42 029	1 230	3,0
Dépenses liées aux investissements	3 800	3 800	3 403		
Total	46 645	45 415	45 431	1 230	2,7

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	42	40	38	2	5,7
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	4	4		
Professionnels syndiqués	40	41	39	(2)	(3,8)
Employés de bureau syndiqués	236	229	228	6	2,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	34	35	36	(1)	(2,8)
Employés d'entretien	486	473	473	13	2,8
	842	822	818	19	2,4
Heures CSST					
Employés d'entretien	5	5	7		
	847	827	826	20	2,4
Heures liées aux investissements	42	45	24	(3)	(6,0)
Total	889	872	850	17	1,9
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués	230	398	398	(168)	(42,2)
Employés de bureau syndiqués	5 216	5 487	5 192	(271)	(4,9)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	1 668	1 668	2 480		
Employés d'entretien	11 205	11 005	15 760	200	1,8
Total	18 319	18 558	23 830	(239)	(1,3)

FINANCES ET APPROVISIONNEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	17 978	17 628	17 218	350	2,0
Heures supplémentaires	599	591	672	9	1,5
Primes diverses et autres paiements	706	623	586	83	13,4
Avantages sociaux conventionnés	2 931	2 800	2 784	131	4,7
Cotisations aux régimes publics	1 821	1 784	1 767	36	2,0
Coût de la CSST	21	19	21	1	7,7
	<u>24 055</u>	<u>23 445</u>	<u>23 048</u>	<u>610</u>	<u>2,6</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	37	37	37		
Services professionnels	144	166	131	(23)	(13,5)
Services techniques et autres services	1 925	1 645	1 743	280	17,0
Matériel et fournitures	719	712	669	8	1,1
Location	436	436	411		
Dépenses diverses	3 691	3 654	3 765	37	1,0
	<u>6 952</u>	<u>6 650</u>	<u>6 756</u>	<u>302</u>	<u>4,5</u>
Total	31 007	30 095	29 804	912	3,0

FINANCES ET APPROVISIONNEMENT

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	51	50	54		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	8	6	6	2	33,8
Professionnels syndiqués	45	39	42	6	15,2
Employés de bureau syndiqués	283	283	278		
Commis caissiers	66	70	58	(4)	(5,2)
Employés d'entretien	188	186	180	2	1,1
	641	635	618	7	1,1
Heures CSST					
Employés d'entretien	1	1	1		
Total	642	635	618	7	1,0
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Gestionnaires	240	240	241		
Professionnels syndiqués	153	153	162		
Employés de bureau syndiqués	4 630	4 630	6 609		
Commis caissiers	1 300	1 300	2 097		
Employés d'entretien	10 180	10 180	10 053		
Total	16 503	16 503	19 162		

RESSOURCES HUMAINES

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	9 528	9 604	9 614	(76)	(0,8)
Heures supplémentaires	381	373	406	8	2,2
Primes diverses et autres paiements	179	155	160	24	15,2
Avantages sociaux conventionnés	1 560	1 520	1 564	40	2,7
Cotisations aux régimes publics	889	895	909	(6)	(0,7)
	<u>12 536</u>	<u>12 547</u>	<u>12 653</u>	<u>(11)</u>	<u>(0,1)</u>
Biens et services					
Services professionnels	1 075	880	974	195	22,2
Services techniques et autres services	157	117	146	40	34,3
Matériel et fournitures	372	344	369	28	8,1
Location	150	150	86		
Dépenses diverses	532	632	442	(100)	(15,8)
	<u>2 286</u>	<u>2 123</u>	<u>2 017</u>	<u>163</u>	<u>7,7</u>
Total	14 822	14 669	14 669	152	1,0

RESSOURCES HUMAINES

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	27	27	27		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	111	110	110		
Professionnels syndiqués	11	11	8		
Employés de bureau syndiqués	149	148	153	1	0,4
Total	297	296	298	1	0,4
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	142		
Employés de bureau syndiqués	1 085	1 085	2 267		
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 220	1 220	558		
Employés d'entretien	7 980	7 980	7 980		
Total	10 385	10 385	10 947		

PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	7 084	6 966	6 879	117	1,7
Heures supplémentaires	65	63	143	1	2,3
Primes diverses et autres paiements	252	245	243	8	3,2
Avantages sociaux conventionnés	1 148	1 090	1 115	58	5,3
Cotisations aux régimes publics	667	664	664	4	0,5
Coût de la CSST	16	16	32	1	4,0
	<u>9 232</u>	<u>9 043</u>	<u>9 076</u>	<u>189</u>	<u>2,1</u>
Biens et services					
Services professionnels	712	552	677	160	29,0
Services techniques et autres services	1 619	1 608	1 527	11	0,7
Matériel et fournitures	128	97	106	31	32,1
Dépenses diverses	953	787	726	166	21,1
	<u>3 411</u>	<u>3 043</u>	<u>3 035</u>	<u>368</u>	<u>12,1</u>
	<u>12 643</u>	<u>12 087</u>	<u>12 111</u>	<u>557</u>	<u>4,6</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>915</u>	<u>700</u>	<u>305</u>	<u>215</u>	<u>30,7</u>
Total	<u>13 558</u>	<u>12 787</u>	<u>12 416</u>	<u>772</u>	<u>6,0</u>

PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION

	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	36	27	29	8	31,3
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	4	6		
Professionnels syndiqués	73	74	69	(1)	(1,5)
Employés de bureau syndiqués	64	70	69	(6)	(8,7)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	41	41	41		
	<u>222</u>	<u>220</u>	<u>218</u>	<u>2</u>	<u>0,7</u>
Heures CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	1	1	2		
	<u>223</u>	<u>221</u>	<u>220</u>	<u>2</u>	<u>0,7</u>
Heures liées aux investissements	<u>4</u>	<u>8</u>	<u>4</u>	<u>(4)</u>	<u>(48,1)</u>
Total	<u>227</u>	<u>229</u>	<u>224</u>	<u>(2)</u>	<u>(1,0)</u>
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	295	295	2 483		
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 550	1 550	1 500		
Total	<u>1 845</u>	<u>1 845</u>	<u>3 983</u>		

AUTRES SERVICES CORPORATIFS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2004	Budget révisé 2003	Prévision 2003	Budget 2004 vs budget 2003	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	3 275	3 606	3 155	(331)	(9,2)
Primes diverses et autres paiements	42	37	47	5	12,7
Avantages sociaux conventionnés	525	553	707	(28)	(5,1)
Cotisations aux régimes publics	291	317	435	(25)	(8,0)
	<u>4 132</u>	<u>4 513</u>	<u>4 344</u>	<u>(380)</u>	<u>(8,4)</u>
Biens et services					
Services professionnels	330	285	275	45	15,8
Services techniques et autres services	182	184	177	(1)	(0,7)
Matériel et fournitures	45	57	46	(12)	(21,3)
Location	97	97	80		
Dépenses diverses	433	405	433	28	7,0
	<u>1 087</u>	<u>1 027</u>	<u>1 011</u>	<u>60</u>	<u>5,8</u>
Total	5 219	5 540	5 355	(321)	(5,8)

Heures liées à l'exploitation *(en milliers d'heures)*

Heures régulières					
Gestionnaires	17	25	17	(8)	(33,1)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	23	29	26	(6)	(21,1)
Professionnels syndiqués	15	13	18	2	15,3
Employés de bureau syndiqués	34	33	35	1	3,2
	<u>89</u>	<u>100</u>	<u>96</u>	<u>(11)</u>	<u>(11,4)</u>
Total	89	100	96	(11)	(11,4)

BUDGET

2004

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

- **CADRE FINANCIER**
- **ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS
DE 1996 À 2006**

CADRE FINANCIER

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

Depuis 2003, la Société se trouve plongée dans un contexte financier déficitaire rendant impossible l'adéquation. Malgré de nombreuses consultations et rapports sur le financement du transport en commun, la situation demeure, pour les prochaines années, préoccupante dans la grande région de Montréal.

Le gouvernement du Québec devrait proposer sous peu des recommandations pour tenter de dénouer l'impasse budgétaire dans laquelle se trouvent les sociétés de transport.

La Société mettra en œuvre, dès 2004, un Plan d'affaires, sur une période de cinq ans, qui misera sur un engagement ferme de la part des partenaires et de la Société dans l'atteinte du maintien des infrastructures actuelles et dans l'amélioration des services.

Pour toutes ces situations, le cadre financier pour les exercices 2005 – 2006 n'est pas présenté.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS DE 1996 À 2006

En 2006, la projection des besoins en matière d'emprunt établit la dette totale à 1,1 milliard de dollars, comparativement à 455 millions de dollars en 1996. Cette hausse 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 visant à mieux répondre aux attentes de la clientèle.

Pour la même période de référence, la dette nette devrait atteindre 465 millions de dollars. La proportion du service de la dette net sur le montant des dépenses totales s'établirait à 7,3 % en 2006, par rapport à 3,3 % en 1996.

Pour les années 2004 à 2006, la Société fera des investissements de 981,5 millions de dollars. Cette somme sera composée d'un montant de 888,9 millions de dollars pour le financement des projets majeurs dont les plus importants programmes sont : le remplacement des autobus, le remplacement des équipements fixes au Réseau du métro (Réno-Systèmes), la rénovation des stations, des structures auxiliaires et du tunnel du métro (Réno-Stations – phase II), le réaménagement des voitures de métro MR-73, l'acquisition des MR-2005, l'amélioration des infrastructures au Réseau des autobus, l'achat d'un nouveau système de vente et de perception et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC) ainsi que l'aménagement des voies réservées et des terminus. Une partie des projets majeurs fera l'objet d'une subvention au comptant, le solde sera financé par emprunt. Par ailleurs, une somme de 92,6 millions de dollars sera allouée au PEPM, dont 42 millions de dollars seront financés au comptant. Les projets sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2004 – 2005 – 2006 » de la STM.

<i>(en millions de dollars)</i>	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Projection 2005 2006	
Dette totale	455	480	462	505	476	478	535	629	749	936	1 090
Dette - trains de banlieue	(106)	(97)	(87)	(68)	(60)	(46)	(39)	(34)	(34)	(28)	(9)
Dette excluant les trains de banlieue	349	383	375	437	416	432	496	595	715	908	1 082
Portion de la dette assumée par :											
MTQ	(188)	(193)	(169)	(194)	(184)	(184)	(189)	(231)	(287)	(374)	(472)
Fonds d'amortissement	(16)	(29)	(49)	(72)	(71)	(83)	(114)	(119)	(119)	(125)	(144)
Dette nette	146	160	156	172	161	165	193	245	310	409	465

ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS DE 1996 À 2006

(en millions de dollars)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Projection 2005	Projection 2006
Autobus et métro											
Service de la dette brut	44,4	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	86,5	97,5	116,7	133,4
Subventions	(22,8)	(35,5)	(39,3)	(38,9)	(45,4)	(43,2)	(43,9)	(50,0)	(54,8)	(62,1)	(69,0)
Service de la dette net	21,6	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	36,4	42,8	54,6	64,4
Trains de banlieue											
Service de la dette brut	19,1	21,8	21,7	20,3	15,8	15,1	14,3	8,7	7,3	7,3	5,4
Contributions régionales	(19,1)	(21,8)	(21,7)	(20,3)	(15,8)	(15,1)	(14,3)	(8,7)	(7,3)	(7,3)	(5,4)
Service de la dette net	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette net - total	21,6	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	36,4	42,8	54,6	64,4
Service de la dette net sur les dépenses totales	3,3%	4,5%	5,0%	5,3%	5,7%	5,1%	4,8%	4,6%	5,3%	6,3%	7,3%
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)	(0,4)	(0,3)	(0,2)	(0,1)
Financement comptant après subvention pour le PEPM											
Dépenses brutes	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	11,3	14,0	14,0	14,0
Subvention	(0,5)	(0,7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses nettes	10,8	8,4	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	11,3	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	5,2	6,6	5,3	5,3
Virement au fonds de roulement	(0,7)	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	1,4	2,4	2,4	2,2	2,2
Impact net sur le budget d'exploitation	31,7	44,7	46,9	53,1	55,7	52,0	52,7	54,9	65,4	75,9	85,8

BUDGET

2004

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 DE LA VILLE DE MONTRÉAL
- 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
- HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES
- HEURES DE SERVICE – AUTOBUS
- KILOMÈTRES PARCOURUS – AUTOBUS ET VOITURES DE MÉTRO
- DÉPENSES TOTALES – TRANSPORT ADAPTÉ
- DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXI – TRANSPORT ADAPTÉ
- DETTES BRUTE ET NETTE DE LA STM (EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE)
- DÉPENSES BRUTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS – AUTOBUS ET MÉTRO
- SERVICE DE LA DETTE NET – AUTOBUS ET MÉTRO

INTRODUCTION

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation pour la période 1995 à 2004 de la STM. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1995. 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.

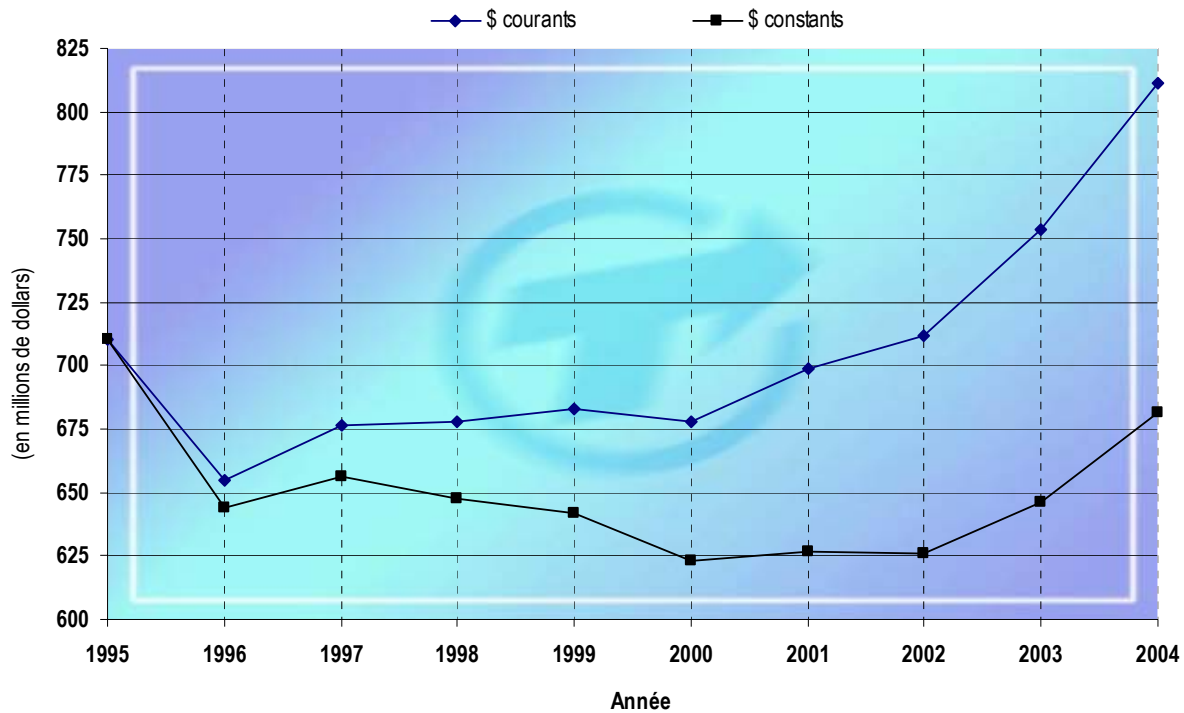
Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice pour la période 1995 – 2004 est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2003 et 2004 sont des prévisions.

IPC Montréal	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Prévision 2004
	1,000	1,017	1,031	1,047	1,064	1,089	1,115	1,137	1,167	1,190
Variation en %		1,66	1,39	1,57	1,59	2,37	2,39	2,02	2,60	2,00

Source : Statistique Canada pour les années 1995 à 2002

REVENUS TOTAUX (EXCLUANT LES REVENUS REPORTÉS)

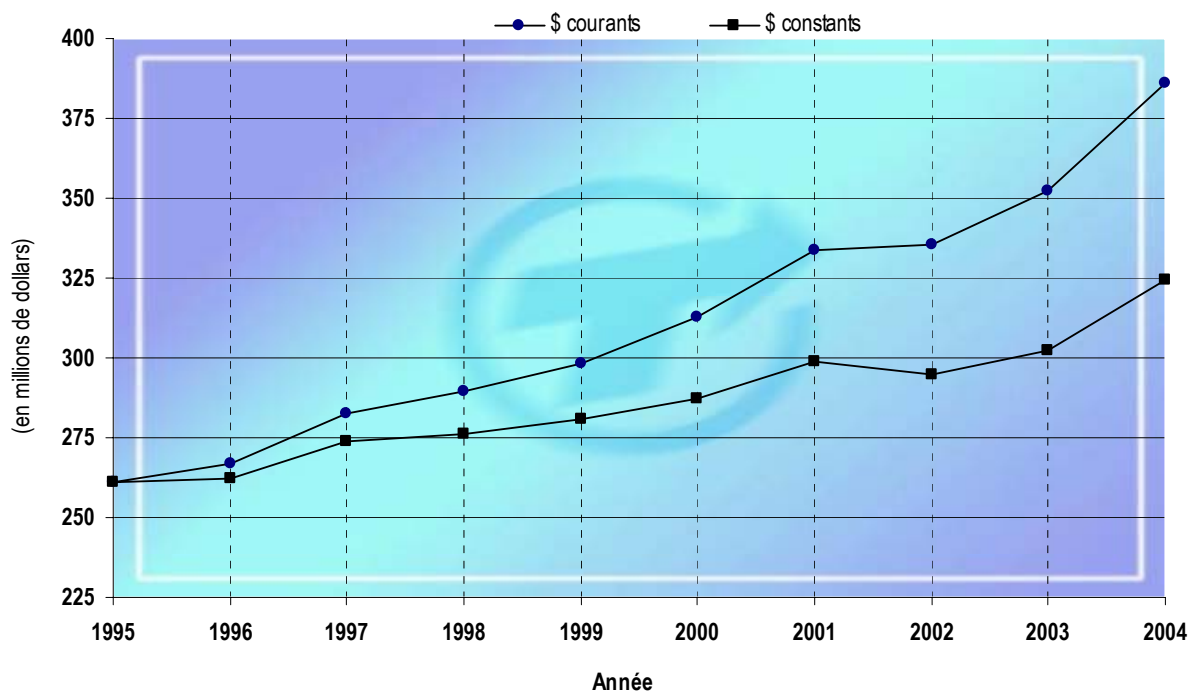
(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	710,6	654,8	676,3	678,1	682,6	678,0	698,7	712,0	753,8	811,3	14,2 %
\$ constants	710,6	644,1	656,1	647,7	641,8	622,7	626,7	626,0	646,0	681,7	-4,1 %



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

REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

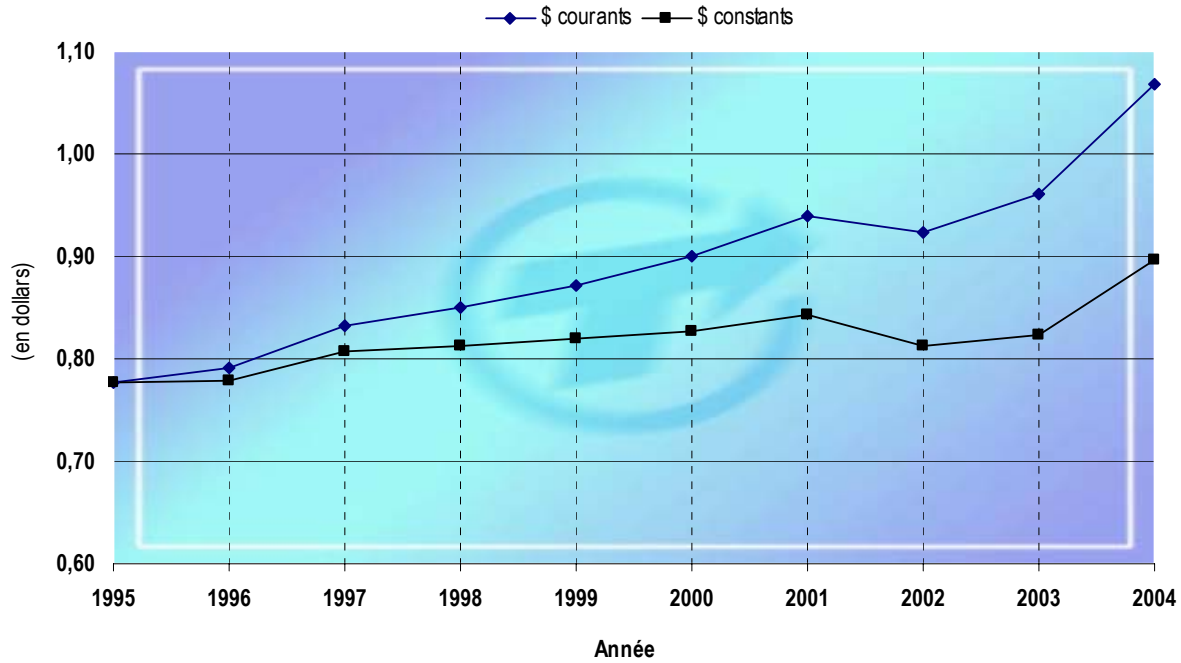
(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	260,9	266,8	282,5	289,4	298,4	312,9	333,4	335,3	352,5	386,3	48,1 %
\$ constants	260,9	262,4	274,1	276,4	280,6	287,4	299,1	294,8	302,1	324,6	24,4 %



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

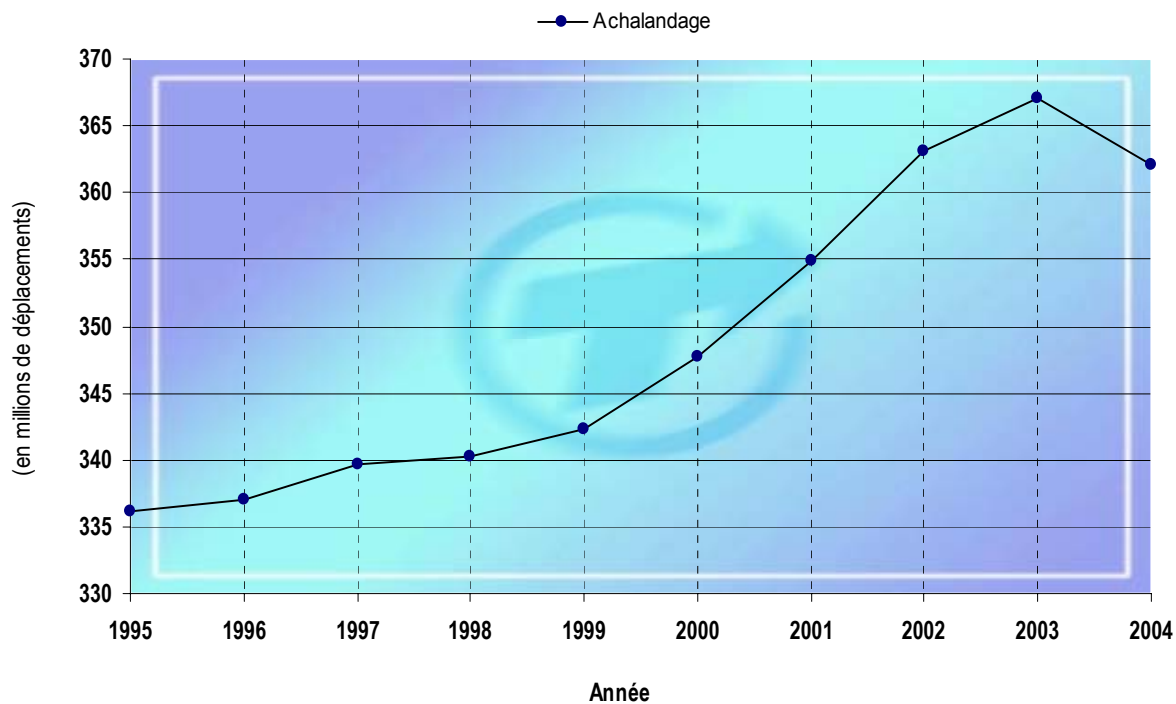
REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	0,78	0,79	0,83	0,85	0,87	0,90	0,94	0,92	0,96	1,07	37,5 %
\$ constants	0,78	0,78	0,81	0,81	0,82	0,83	0,84	0,81	0,82	0,90	15,5 %



ACHALANDAGE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions de déplacements)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Achalandage	336,1	337,0	339,7	340,3	342,3	347,8	354,9	363,2	367,1	362,1	7,7 %

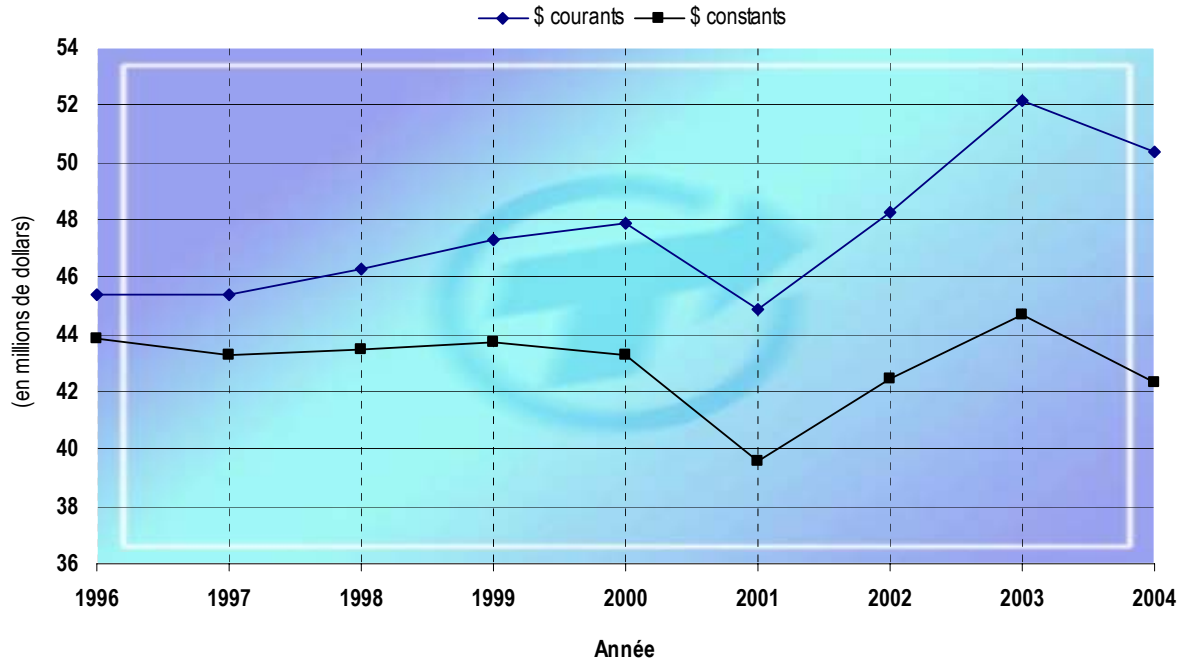


Note : Ce graphique inclut les déplacements liés à la carte touristique et exclut ceux liés aux trains de banlieue. Pour 2004, la STM prévoit une baisse nette de 5 millions de déplacements. Cette première baisse depuis 1996 est attribuable à la hausse marquée des tarifs en 2004. Cette variation concorde avec de nombreuses études qui indiquent qu'une hausse des tarifs de 10 % se solde par une diminution de l'achalandage se situant entre 2 % et 5 %.¹

¹ Source : La STM aujourd'hui, page C10

AIDE MÉTROPOLITAINE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	n/a	45,4	45,4	46,3	47,3	47,9	44,9	48,3	52,1	50,3	10,9 %
\$ constants	n/a	43,9	43,3	43,5	43,7	43,3	39,6	42,5	44,7	42,3	-2,2 %

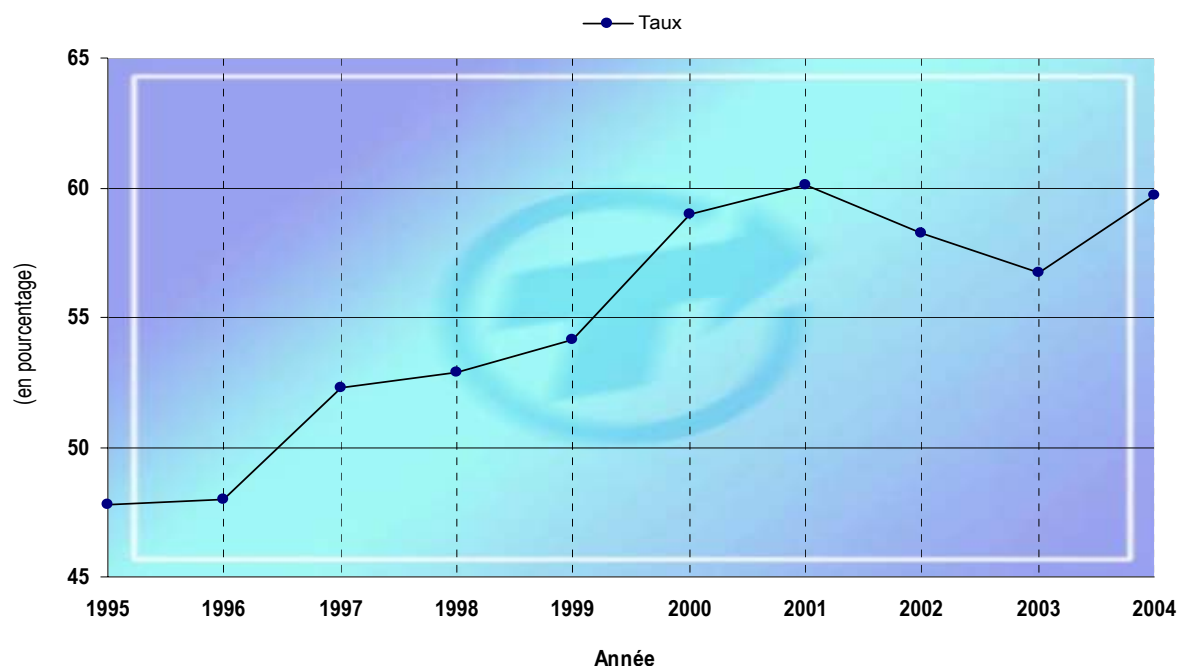


Note : En 2001, l'AMT a réduit l'aide métropolitaine de plus de 3 millions de dollars. Par ailleurs en 2003, la STM a récupéré une partie de cette aide.

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

(en pourcentage)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Taux	47,75	47,98	52,27	52,87	54,15	58,98	60,10	58,21	56,73	59,69	25,0 %

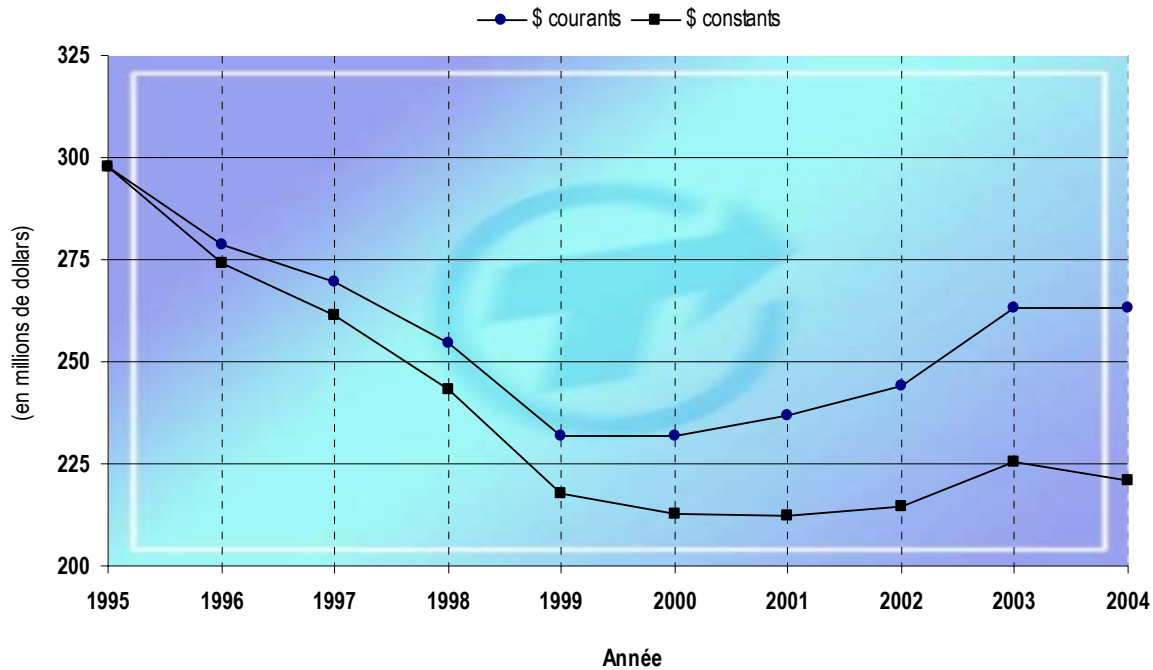
$$\text{Taux d'autofinancement} = \frac{\text{Revenus d'exploitation - autobus et métro}}{\text{Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro}} \times 100$$



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. La baisse en 2002 est attribuable, en grande partie, à l'introduction d'une carte Privilège permettant aux étudiants de 18 à 25 ans d'acheter une CAM à tarif réduit.

CONTRIBUTION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

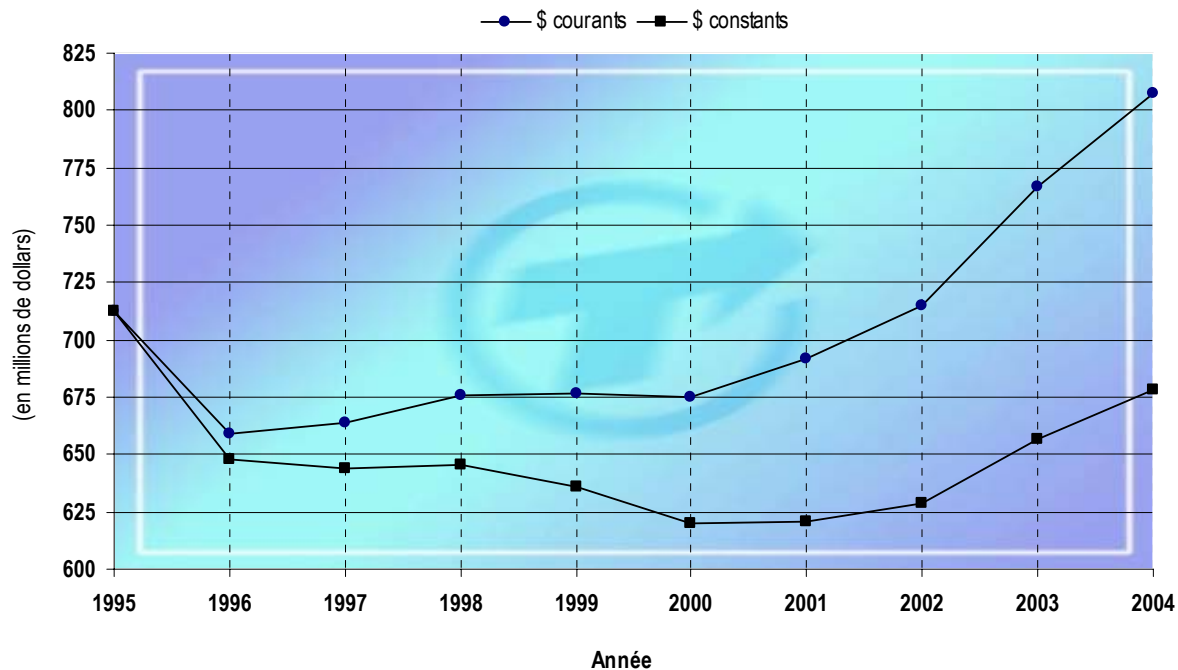
(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	297,8	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1	263,0	263,0	-11,7 %
\$ constants	297,8	274,1	261,6	243,2	217,8	212,7	212,2	214,6	225,4	221,0	-25,8 %



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. En 2003, la Ville de Montréal a augmenté sa contribution de 14 millions de dollars par rapport au budget original.

DÉPENSES TOTALES

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	712,7	658,9	663,5	675,9	676,7	675,1	691,9	715,1	766,6	807,1	13,2 %
\$ constants	712,7	648,1	643,7	645,6	636,3	620,1	620,7	628,8	657,0	678,1	-4,9 %

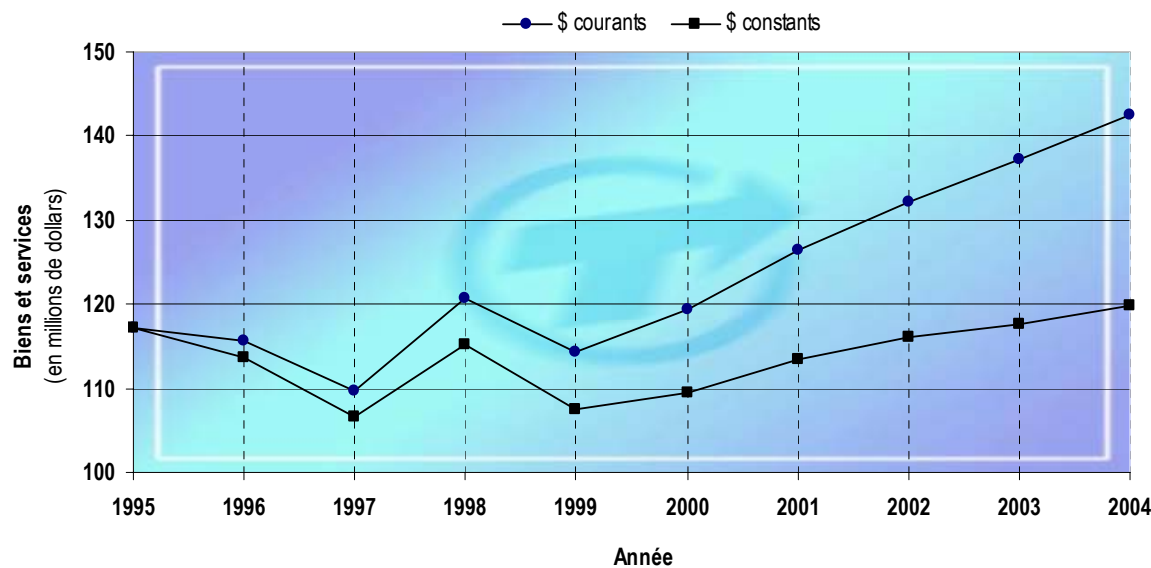
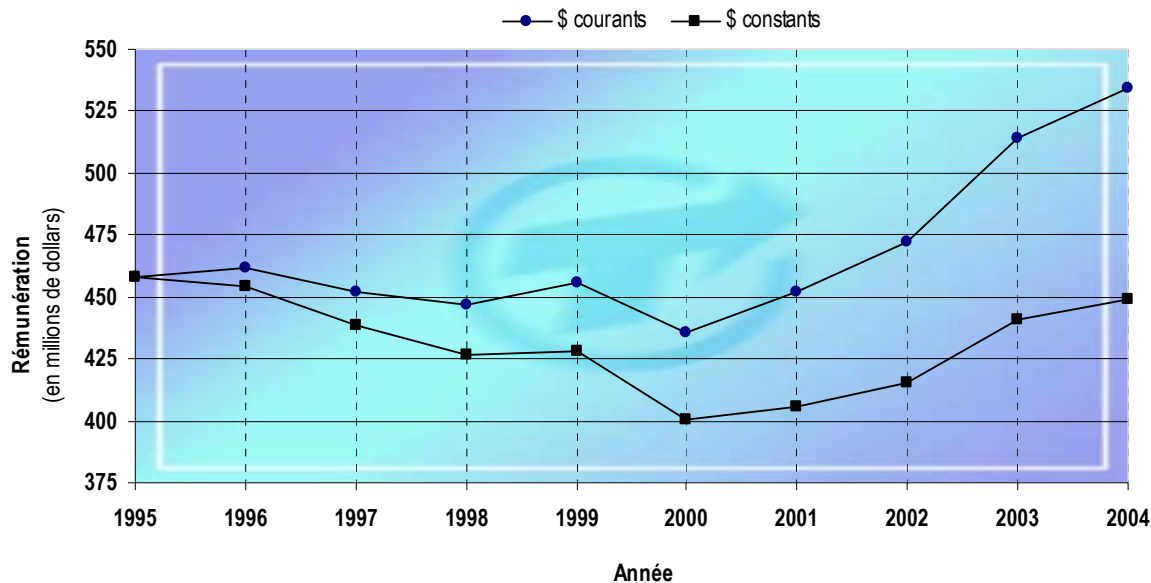


Note : Depuis 1996, les dépenses liées aux trains de banlieue ne sont plus incluses dans les dépenses totales, à l'exception du service de la dette. Pour 2004, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

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.

DÉPENSES TOTALES DE RÉMUNÉRATION ET DE BIENS ET SERVICES

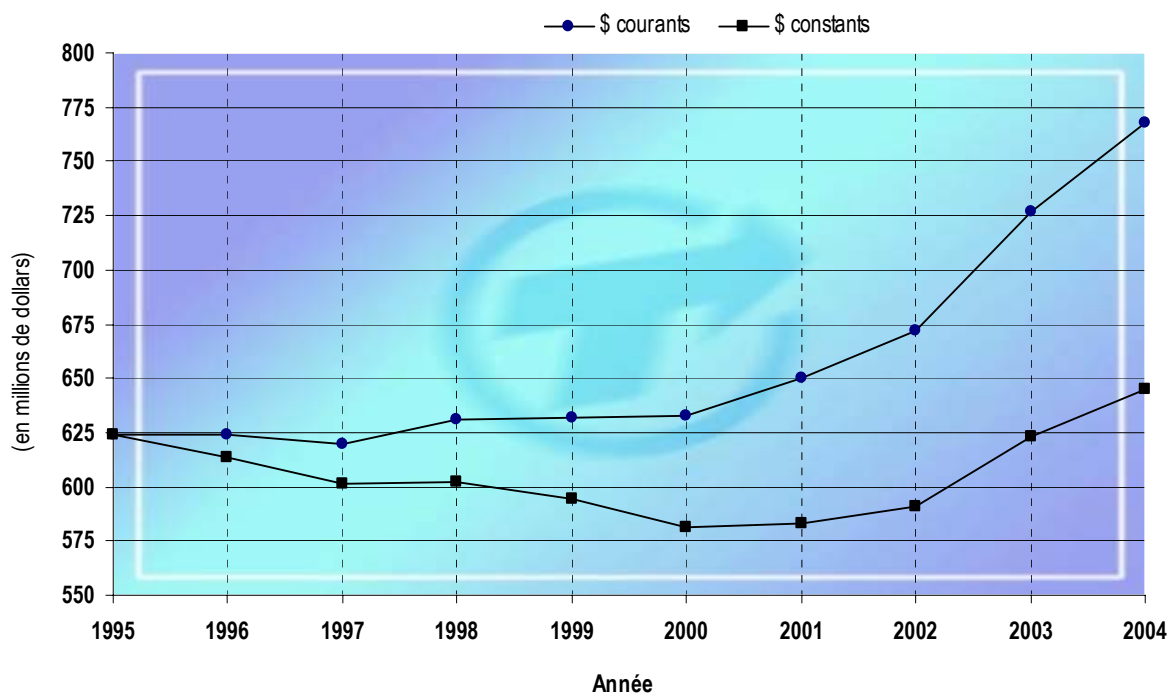
(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	458,4	462,1	452,2	446,5	455,4	435,6	452,4	472,3	514,1	534,6	16,6 %
\$ constants	458,4	454,6	438,7	426,5	428,2	400,1	405,8	415,3	440,5	449,1	-2,0 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	117,2	115,6	109,8	120,7	114,3	119,3	126,3	132,1	137,1	142,5	21,6 %
\$ constants	117,2	113,7	106,5	115,3	107,5	109,6	113,3	116,1	117,5	119,7	2,2 %



Note : Les dépenses en biens et services excluent les frais de financement des opérations, les dépenses liées aux investissements, les dépenses imprévues, les dépenses liées aux trains de banlieue et, depuis 1997, celles liées à l'administration des régimes de retraite de la STM.

DÉPENSES TOTALES – AUTOBUS ET MÉTRO

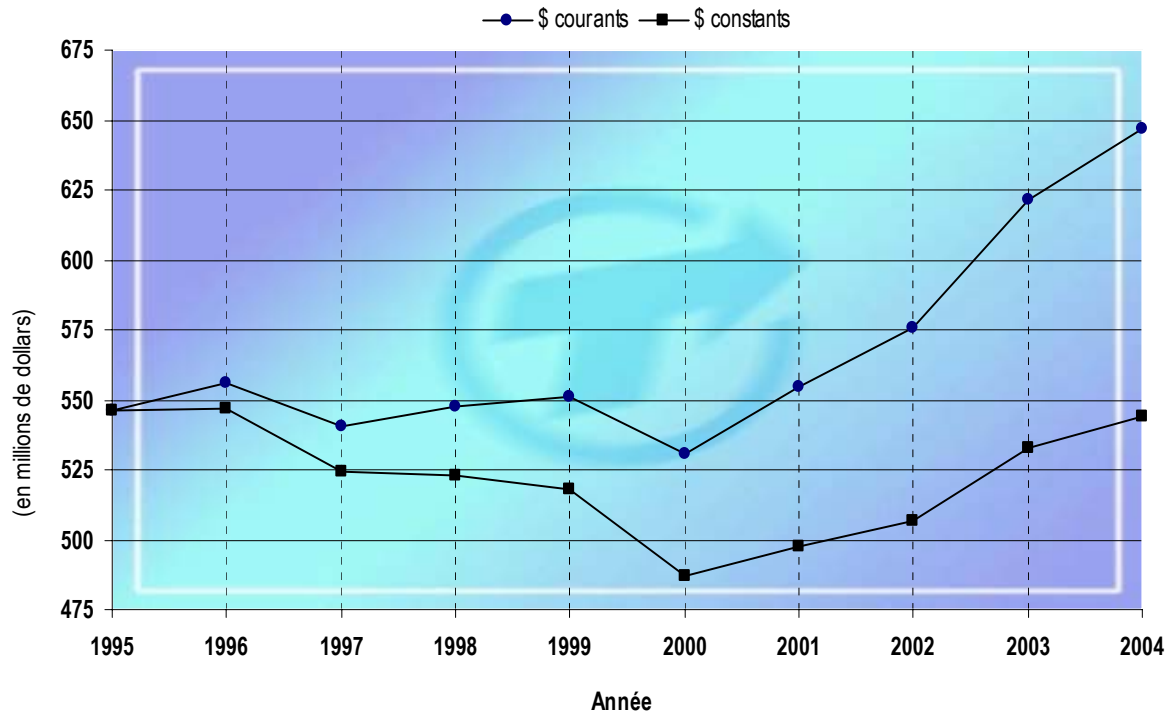
(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	624,0	623,8	619,7	630,8	632,3	632,8	650,5	671,9	726,8	767,7	23,0 %
\$ constants	624,0	613,6	601,2	602,5	594,5	581,2	583,5	590,8	622,8	645,0	3,4 %



Note : Pour 2004, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

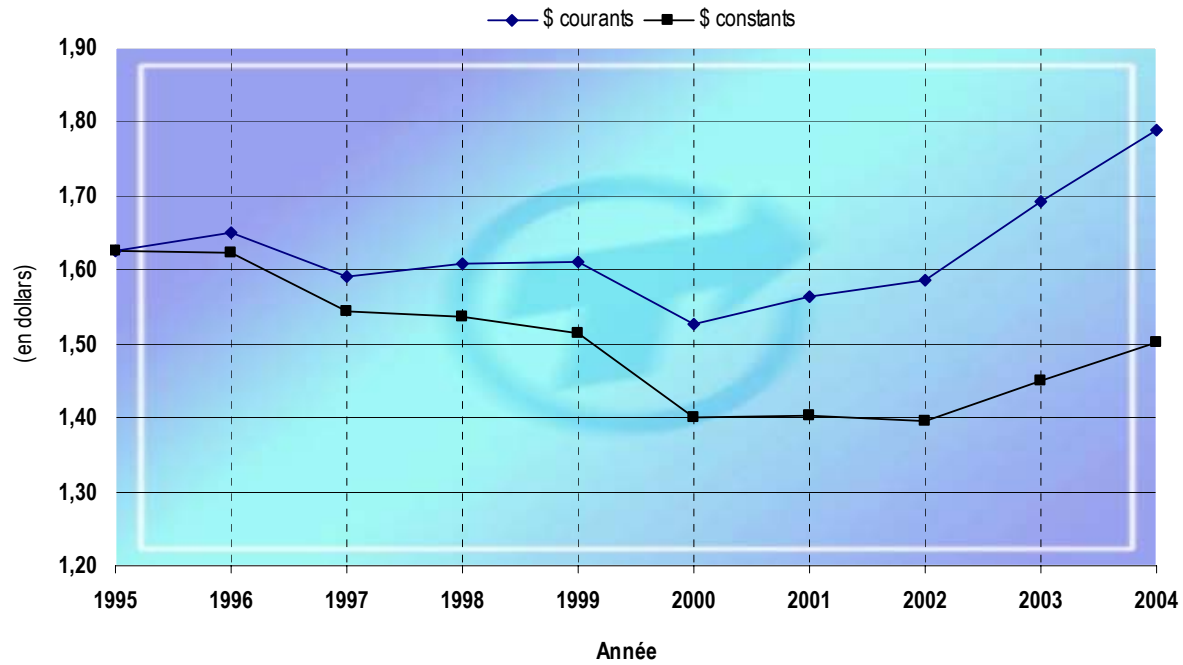
(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	546,4	556,1	540,5	547,4	551,1	530,5	554,8	576,0	621,4	647,2	18,4 %
\$ constants	546,4	547,0	524,4	522,9	518,2	487,2	497,6	506,5	532,5	543,8	-0,5 %



Note : Pour 2004, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

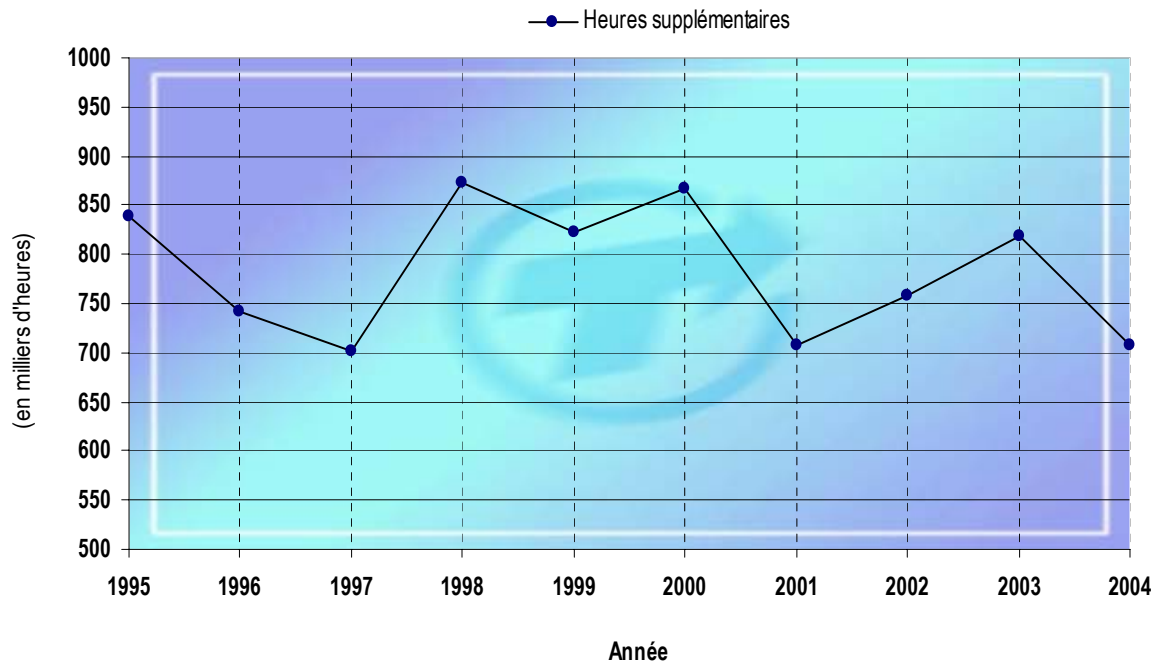
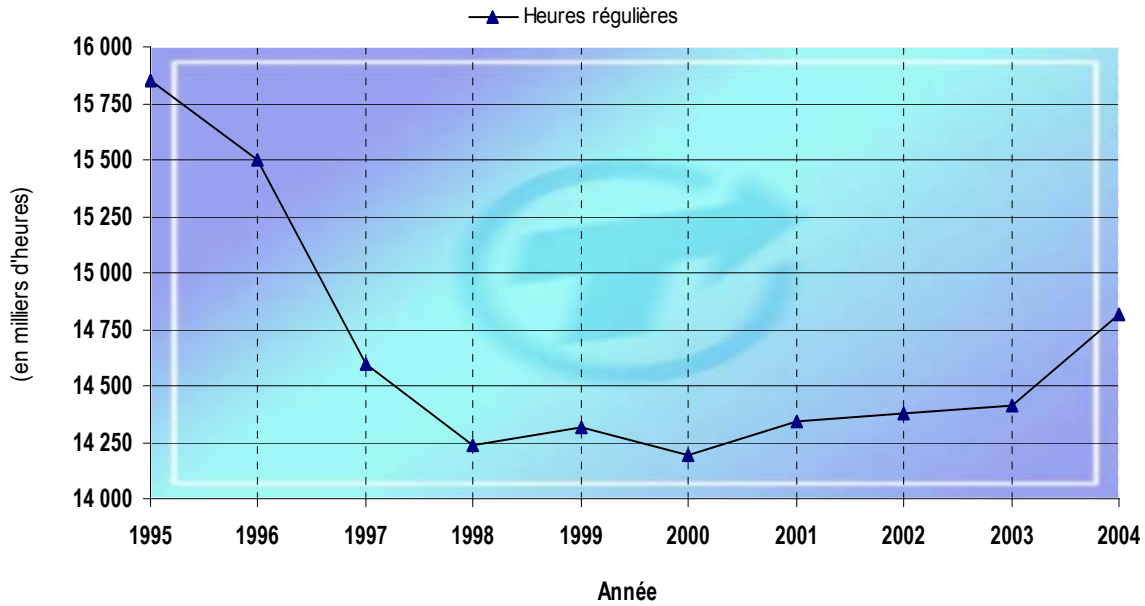
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	1,63	1,65	1,59	1,61	1,61	1,53	1,56	1,59	1,69	1,79	10,0 %
\$ constants	1,63	1,62	1,54	1,54	1,51	1,40	1,40	1,39	1,45	1,50	-7,6 %



HEURES RÉGULIÈRES ET HEURES SUPPLÉMENTAIRES

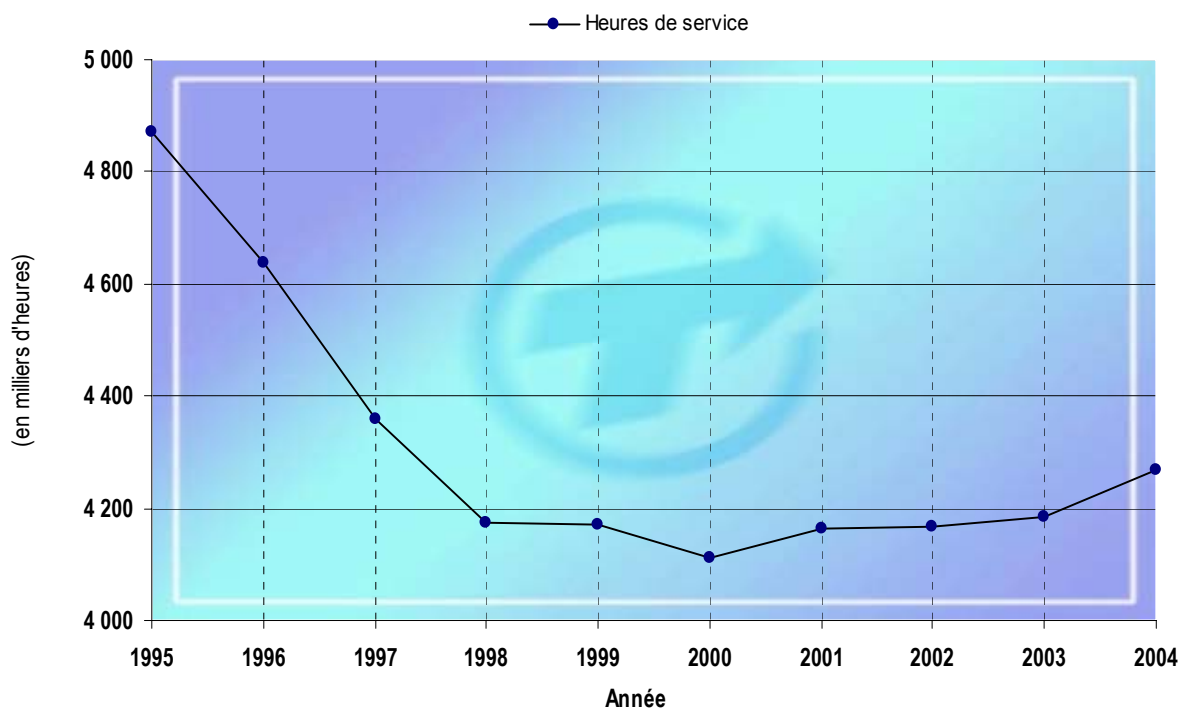
(en milliers)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Heures régulières	15 848	15 501	14 595	14 234	14 317	14 195	14 340	14 376	14 413	14 820	-6,5 %
Heures supplémentaires	839	742	701	874	822	867	709	759	820	707	-15,8 %



Note : Ces graphiques excluent les heures liées aux investissements.

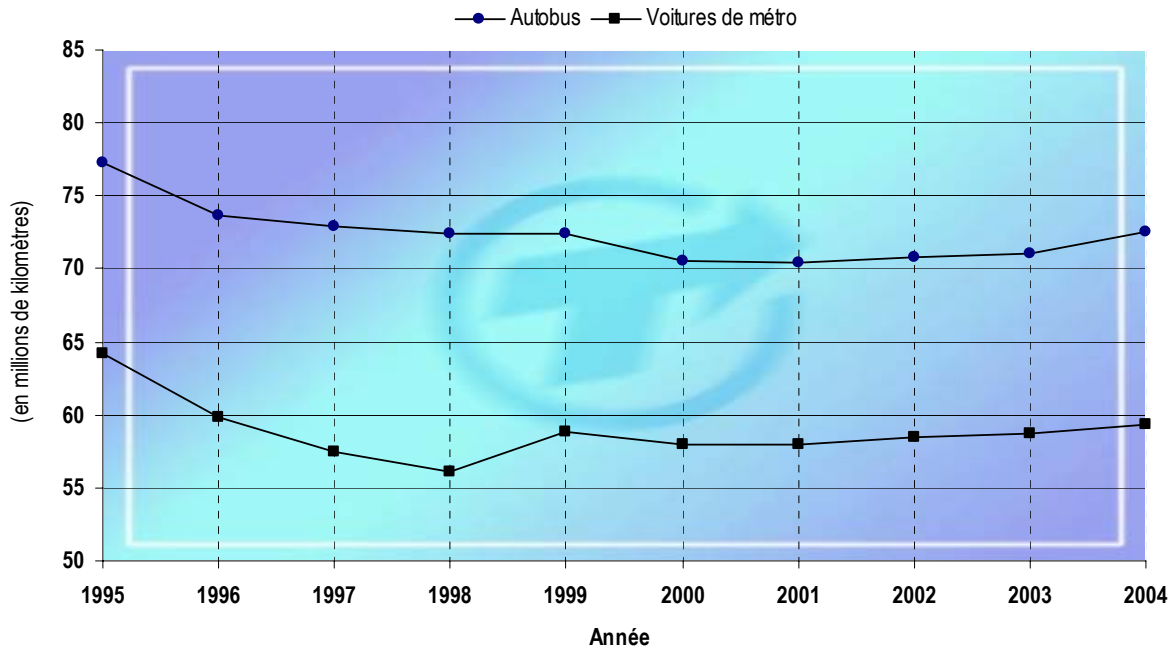
HEURES DE SERVICE – AUTOBUS

(en milliers)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Heures de service	4 871,2	4 637,6	4 357,9	4 174,6	4 171,6	4 110,7	4 165,0	4 166,0	4 185,0	4 269,9	-12,3 %



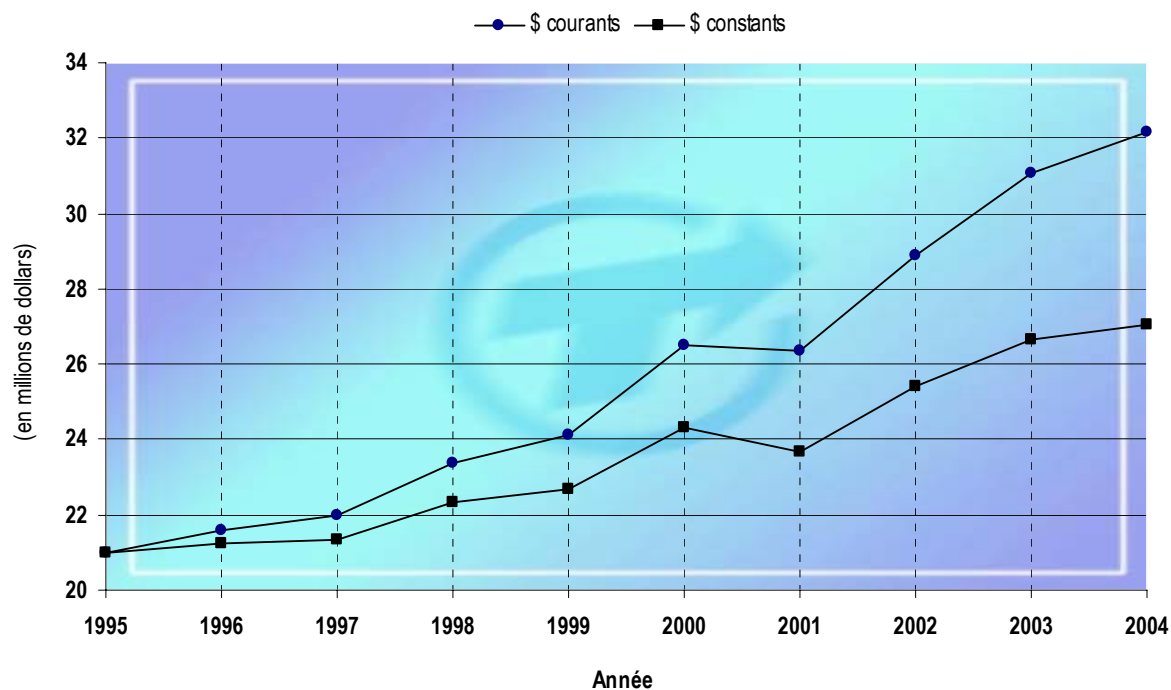
KILOMÈTRES PARCOURUS – AUTOBUS ET VOITURES DE MÉTRO

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Autobus	77,3	73,7	72,9	72,4	72,4	70,6	70,4	70,8	71,1	72,6	-6,1 %
Voitures de métro	64,2	59,9	57,5	56,1	58,9	58,0	58,0	58,5	58,7	59,4	-7,5 %
Total	141,5	133,6	130,4	128,5	131,3	128,6	128,4	129,3	129,8	132,0	-6,7 %



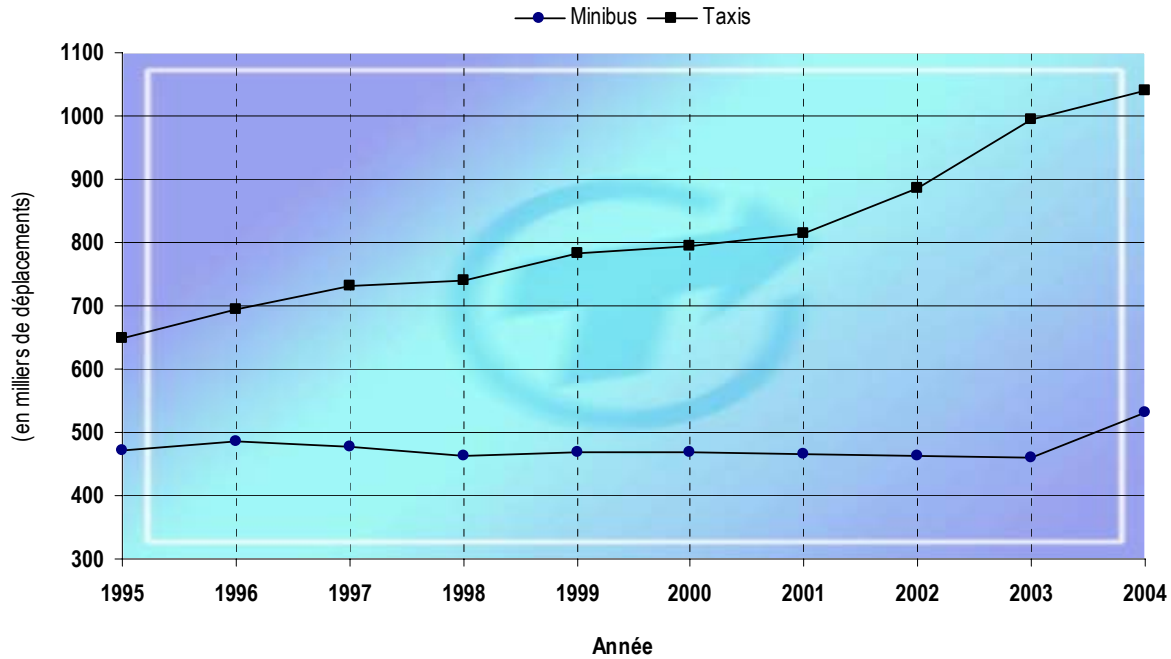
DÉPENSES TOTALES – TRANSPORT ADAPTÉ

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	21,0	21,6	22,0	23,4	24,1	26,5	26,4	28,9	31,1	32,2	53,3 %
\$ constants	21,0	21,2	21,3	22,4	22,7	24,3	23,7	25,4	26,6	27,0	28,8 %



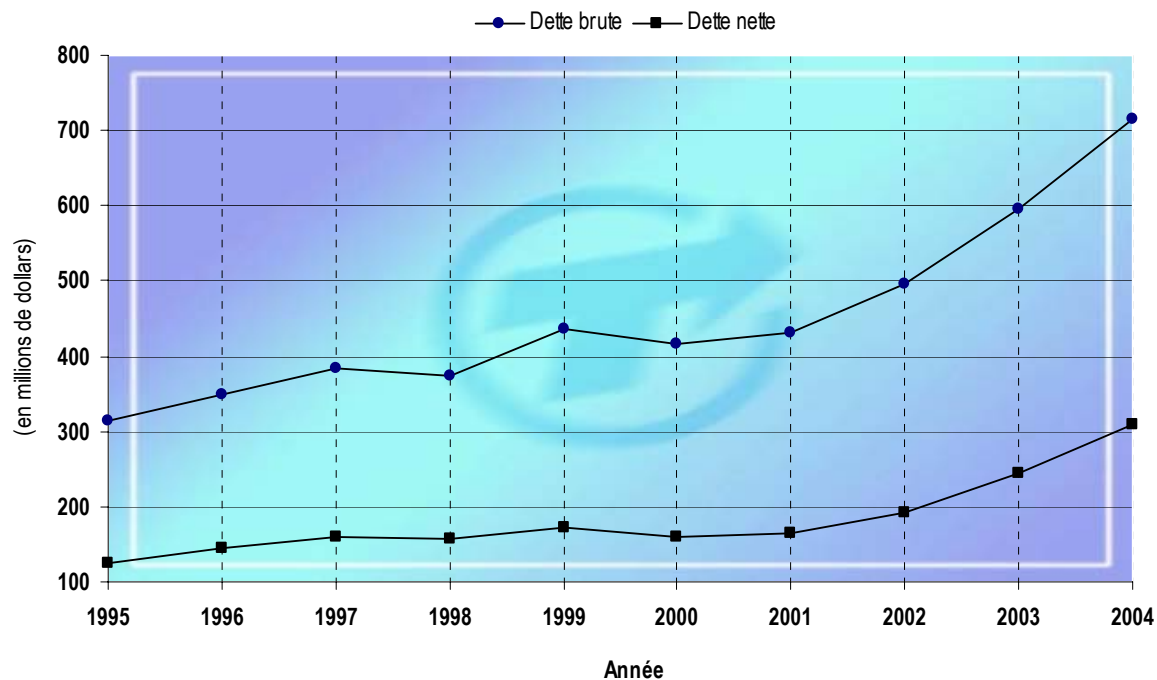
DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXI – TRANSPORT ADAPTÉ

(en milliers)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Minibus	471	485	478	463	469	469	465	463	460	531	12,8 %
Taxis	650	693	732	740	784	793	814	887	995	1039	59,9 %
Total	1 121	1 178	1 210	1 203	1 253	1 262	1 279	1 350	1 454	1 571	40,1 %



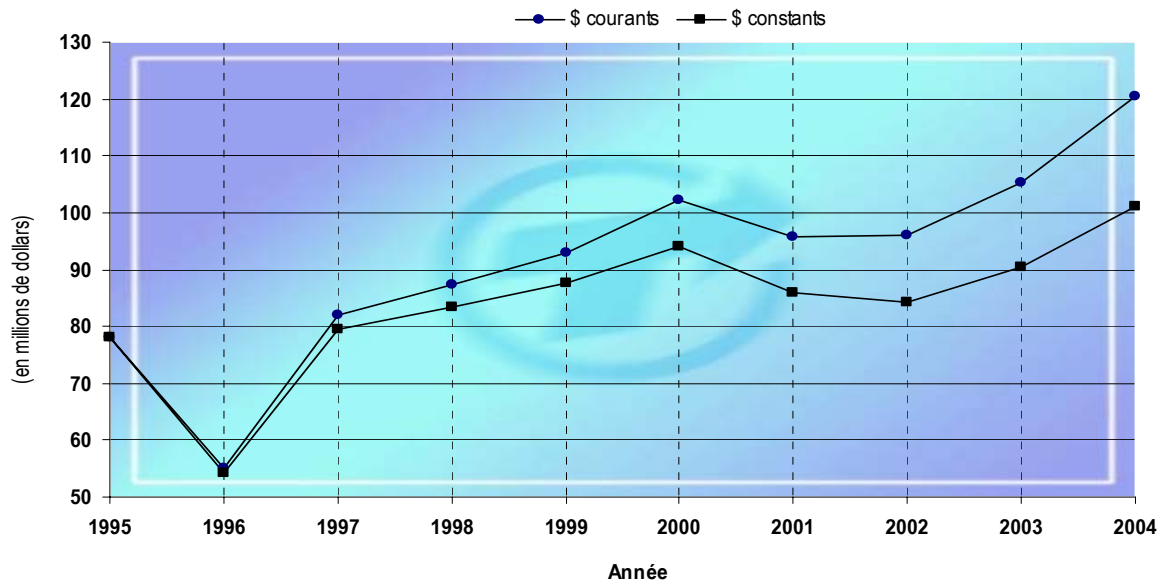
DETTES BRUTE ET NETTE DE LA STM (EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE)

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Dettes brute	314,9	349,1	383,1	374,8	437,2	415,7	432,0	496,0	594,9	714,9	127,0 %
Dettes nette	124,9	145,8	160,4	156,3	171,7	160,5	164,9	192,6	245,0	309,6	147,8 %



DÉPENSES BRUTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
Service de la dette	56,3	44,4	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	86,5	97,5	
Affectations et virement au fonds de roulement*	12,6	-0,7	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	2,2	2,4	2,4	
PEPM	9,1	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	11,6	11,3	14,0	
Projets spéciaux			4,2	2,4	6,9	5,8	4,0	3,6	5,2	6,6	
\$ courants	78,0	55,0	82,0	87,4	93,1	102,3	95,7	95,9	105,4	120,5	54,5 %
\$ constants	78,0	54,1	79,6	83,5	87,5	94,0	85,9	84,3	90,3	101,2	29,8 %

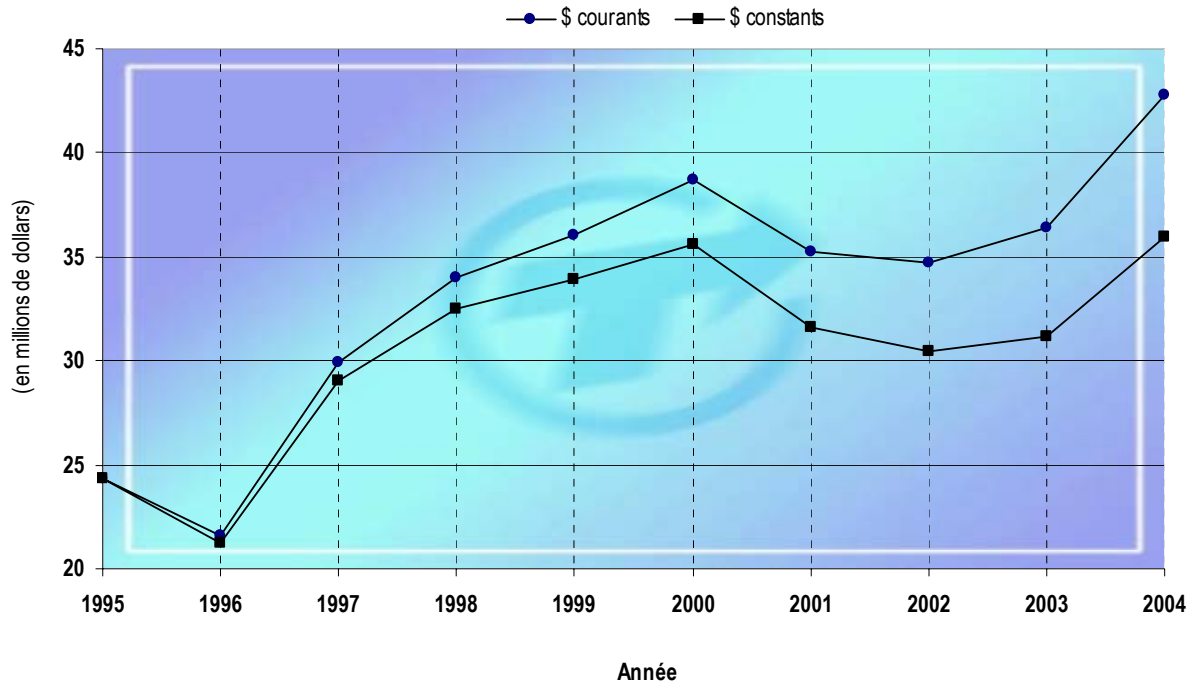


Note : Le service de la dette STM exclut la portion associée aux trains de banlieue remboursée par l'AMT.

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

SERVICE DE LA DETTE NET – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
\$ courants	24,3	21,6	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	36,4	42,8	75,9 %
\$ constants	24,3	21,2	29,1	32,5	33,9	35,6	31,6	30,5	31,2	35,9	47,8 %



BUDGET

2004

TITRES DE TRANSPORT

- ***TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS***
- ***VENTE DE TITRES***
- ***GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES***

TITRES DE TRANSPORT – TARIFS ORDINAIRES ET RÉDUITS

(en dollars)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Janvier 2003	Juillet 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
CAM mensuelle												
Tarif ordinaire												
\$ courants	43,50	44,50	45,00	45,00	46,00	47,00	48,50	50,00	52,00	54,00	59,00	35,6 %
\$ constants	43,50	43,77	43,66	42,98	43,25	43,17	43,51	43,96	44,56	46,28	49,57	14,0 %
Tarif réduit												
\$ courants	18,00	18,50	19,00	19,00	19,50	20,00	22,50	25,00	26,00	27,00	31,00	72,2 %
\$ constants	18,00	18,20	18,43	18,15	18,33	18,37	20,18	21,98	22,28	23,14	26,05	44,7 %
CAM hebdo												
Tarif ordinaire												
\$ courants				12,00	12,25	12,50	13,50	14,00	15,00	16,00	18,00	50,0 %*
\$ constants				11,46	11,52	11,48	12,11	12,31	12,85	13,71	15,12	31,9 %*
Tarif réduit												
\$ courants				6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,50	8,00	9,50	58,3 %*
\$ constants				5,73	5,88	5,97	6,05	6,15	6,43	6,86	7,98	39,3 %*
Tickets												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,25	1,29	1,33	1,33	1,38	1,38	1,42	1,50	1,58	1,67	1,83	46,7 %
\$ constants	1,25	1,27	1,29	1,27	1,29	1,26	1,27	1,32	1,36	1,43	1,54	23,2 %
Tarif réduit												
\$ courants	0,58	0,63	0,67	0,67	0,71	0,71	0,71	0,75	0,79	0,83	0,92	57,1 %
\$ constants	0,58	0,61	0,65	0,64	0,67	0,65	0,64	0,66	0,68	0,71	0,77	32,0 %
Espèces												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,75	1,85	1,85	1,85	1,90	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	2,50	42,9 %
\$ constants	1,75	1,82	1,79	1,77	1,79	1,84	1,79	1,98	1,93	2,14	2,10	20,0 %
Tarif réduit												
\$ courants	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	38,9 %
\$ constants	0,90	0,98	0,97	0,96	0,94	0,92	0,90	1,10	1,07	1,07	1,05	16,7 %
Carte touristique												
1 jour												
\$ courants	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	8,00	60,0 %
\$ constants	5,00	4,92	4,85	4,78	4,70	6,43	6,28	6,15	6,00	6,00	6,72	34,4 %
3 jours												
\$ courants	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	16,00	33,3 %
\$ constants	12,00	11,80	11,64	11,46	11,28	12,86	12,56	12,31	12,00	12,00	13,44	12,0 %

* Variation 1998 - 2004

VENTE DE TITRES

(en millions de titres)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Prévision 2003	Budget 2004	Variation % 1995-2004
CAM mensuelle											
Tarif ordinaire	2,52	2,56	2,71	2,71	2,35	2,26	2,36	1,98	2,04	2,01	-20,3 %
Tarif réduit	1,05	1,04	1,11	1,12	1,09	1,09	1,05	1,64	1,73	1,69	61,7 %
Total	3,67	3,60	3,82	3,83	3,44	3,35	3,41	3,62	3,77	3,70	1,0 %
CAM hebdo											
Tarif ordinaire				0,30	2,05	2,76	2,74	2,45	2,12	2,15	4,7%*
Tarif réduit				0,02	0,12	0,17	0,21	0,27	0,28	0,28	129,9%*
Total				0,32	2,17	2,93	2,95	2,72	2,40	2,42	11,6%*
Tickets											
Tarif ordinaire	54,00	48,00	40,80	42,00	37,80	36,90	37,40	38,78	38,08	36,38	-32,6 %
Tarif réduit	19,20	16,20	13,80	13,50	14,20	11,70	12,21	12,99	13,04	12,75	-33,6 %
Total	73,20	64,20	54,60	55,50	52,00	48,60	49,61	51,77	51,12	49,13	-32,9 %
Espèces											
Tarif ordinaire	20,30	21,00	24,50	23,20	23,00	24,30	25,60	21,58	19,25	19,72	-2,8 %
Tarif réduit	2,50	2,60	2,90	2,70	3,00	3,10	3,78	2,68	2,40	2,37	-5,1 %
Total	22,80	23,60	27,40	25,90	26,00	27,40	29,38	24,25	21,65	22,09	-3,1 %
Carte touristique (en milliers de titres)											
1 jour		64,40	78,10	63,70	82,20	55,80	47,80	50,40	50,96	47,99	-25,5%**
3 jours		25,40	32,80	30,40	30,20	27,10	30,20	33,78	42,04	37,49	47,6%**
Total		89,80	110,90	94,10	112,40	82,90	78,00	84,17	93,00	85,48	-4,8%**

* Variation 1999 – 2004, introduction de la CAM hebdo en septembre 1998

** Variation 1996 - 2004

GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES**Tarifs ordinaires 2003***(en dollars canadiens)*

	Espèces	Tickets	Carte mensuelle
Montréal (janvier à juin)	2,25 \$	1,58 \$	52,00 \$
Montréal (juillet à décembre)	2,50 \$	1,67 \$	54,00 \$
Longueuil	2,90 \$	2,06 \$	60,60 \$
Laval	2,85 \$	2,25 \$	58,00 \$
Québec	2,35 \$	1,95 \$	59,90 \$
Ottawa	2,50 \$	1,70 \$	61,75 \$
Toronto	2,25 \$	1,90 \$	98,75 \$
Winnipeg	1,75 \$	1,70 \$	65,45 \$
Calgary	2,00 \$	1,75 \$	65,00 \$
Edmonton	2,00 \$	1,50 \$	58,00 \$
Vancouver	2,00 \$	1,80 \$	63,00 \$
Boston	2,29 \$	2,09 \$	74,63 \$
New York	2,62 \$	2,18 \$	91,65 \$
Chicago	1,96 \$	1,96 \$	98,20 \$
Atlanta	2,29 \$	2,29 \$	68,74 \$
Philadelphie	2,62 \$	1,70 \$	91,65 \$
Los Angeles	2,23 \$	2,09 \$	54,99 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 24 octobre 2003 (1,00 \$ US = 1,3093 \$ CA)

Note : Au moment de la publication du livre du budget 2004, les tarifs 2004 des autres villes n'étaient pas disponibles.

BUDGET

2004

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.

Contribution du gouvernement – révision du cadre financier

Compensation financière, à être précisée, provenant du gouvernement du Québec.

Contributions régionales – aide métropolitaine – autobus

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

Contributions régionales – aide métropolitaine – métro

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

Contributions régionales – 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.

Contributions régionales – financement de la dette – 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 17,50 \$ par titre est versé 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 provenant de la vente de titres CAM, CAM hebdo, tickets, espèces et cartes touristiques ainsi que la portion de la STM des revenus provenant des titres spécifiques aux trains de banlieue.

Revenus-voyageurs – transport adapté

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

Subvention du gouvernement au transport adapté

La subvention accordée par le gouvernement du Québec est établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté. La subvention comprend une enveloppe de base qui est indexée à chaque année ainsi qu'un montant alloué pour la croissance dans les déplacements réalisés.

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 il est imputé 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 de la CSST* 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 \$ et 50 000 \$. Comprend également les dépenses pour les pneus d'autobus, de métro et divers véhicules.

Énergie, taxes et permis

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

Financement des opérations

Frais d'intérêt sur les emprunts à court terme 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. Le PEPM comprend également des programmes de remplacement d'éléments d'actif.

Projets spéciaux

Comprend les dépenses notamment reliées à la formation et à la communication relatives au projet vente et perception, à l'acquisition et au remplacement d'équipements informatiques et à l'implantation d'applications 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 intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur.

Services professionnels

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

Services techniques et autres services

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, par le budget d'exploitation, des dépenses en immobilisations financées à même le fonds de roulement. Le remboursement doit s'effectuer sur une période maximale de 5 ans à compter de l'année suivant la réalisation de la dépense.

Remerciements

L'élaboration du budget 2004 est le fruit du travail d'un grand nombre de gestionnaires et de l'équipe de la Direction exécutive – Finances et approvisionnement. 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.

*La trésorière et directrice exécutive
Direction exécutive – Finances et approvisionnement*
