
Avoir le courage de ses convictions

Le transport en commun contribue directement à l'essor économique de la ville et de la grande région métropolitaine. Il joue un rôle déterminant aux plans social, culturel et environnemental. Bien qu'il représente une solution concrète aux problèmes d'engorgement, de pollution et de qualité de vie, son financement est insuffisant et paralyse son développement. Le cadre financier actuel est trop étroit et ne s'appuie pas sur des sources adéquates et prévisibles. Depuis le désengagement de Québec en 1992, la STM a sonné l'alarme à plusieurs reprises. Le message a été entendu, car la problématique a été reconnue, mais aucune décision n'a encore été prise pour pallier la situation. Et pourtant, les besoins sont de plus en plus grands et les investissements dans le renouvellement de nos infrastructures sont absolument incontournables pour maintenir la qualité et la fiabilité de nos services.

Le budget 2005 reflète donc cette implacable réalité; il anticipe des revenus de 19,2 millions de dollars provenant d'une nouvelle source à être autorisée par le gouvernement du Québec. Ce budget de 831,1 millions de dollars est en hausse de 2,4 % par rapport à 2004, attribuable en partie à l'augmentation de 2,2 % de la rémunération, soit de 12 millions de dollars, et des coûts de l'énergie qui exercent une pression supplémentaire de 8 millions de dollars sur les dépenses. Les revenus, quant à eux, sont basés sur une hausse de 5 millions de dollars de la contribution de la Ville de Montréal, pour un montant total de 268 millions de dollars et sur l'augmentation inévitable de certains tarifs (10 millions de dollars).

On constate bien que sans nouvelles sources de financement, le manque à gagner va devenir endémique et impossible à contenir. Ce n'est évidemment pas ce que nous souhaitons et c'est la raison pour laquelle nous devons convaincre nos partenaires de prendre des décisions en faveur du transport en commun. Grâce à leur engagement, nous pourrions travailler davantage à améliorer les services et la satisfaction de la clientèle et, par conséquent, à augmenter l'achalandage. C'est d'ailleurs ce que prévoit le Plan d'affaires que nous avons élaboré afin de rendre le transport en commun plus attrayant et plus compétitif à Montréal.

Évidemment, cette compétitivité est liée à la performance de l'entreprise. Selon une étude de PricewaterhouseCoopers Corporate Finance, nous exploitons notre réseau avec 30 % moins de revenus que les sociétés de transport nord-américaines, c'est-à-dire que le financement total que nous recevons par client est de 2,05 \$ comparativement à 2,98 \$ dans les autres provinces canadiennes et à 4,34 \$ aux États-Unis. De plus, les firmes de notation Dominion Bond Rating Service et Standard and Poor's reconnaissent notre bonne gestion et nous accordent respectivement les cotes de crédit de A (high) et de A+. Nos indicateurs démontrent également que nous livrons 99,6 % du service planifié en surface et que la ponctualité de nos autobus est passée depuis 1999 de 75 % à 83 %. Enfin, selon le groupe international Nova Benchmarking, nos coûts d'exploitation du métro sont parmi les plus bas et notre productivité figure parmi les meilleures au monde.

Nous considérons que nous avons des atouts indéniables pour assurer la pérennité des services et faire du transport en commun une réussite collective dont les Montréalais et Montréalaises seront fiers. Nous y croyons et nous comptons sur une équipe prête à relever le défi. Ne manquent que les moyens ou les pouvoirs d'agir... Nous espérons vivement que le projet du ministre des Transports du Canada, de transférer une partie de la taxe sur l'essence pour moderniser les infrastructures de transport en commun, sera retenu par Québec et qu'il pourra être concrétisé le plus tôt possible. Nous osons croire que si les élus de Lyon, de Vancouver et, récemment, de l'Ontario se sont donné des leviers pour financer plus adéquatement les transports collectifs, ceux du Québec devraient emboîter le pas et démontrer qu'ils ont eux aussi le courage de leurs convictions.



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
Maire de l'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

Conseillère de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Monsieur Bernard Blanchet

Conseiller d'arrondissement de la Ville de Montréal
Arrondissement de Lachine

Monsieur Jacques Cardinal

Conseiller de la Ville de Montréal
Maire de l'arrondissement de L'Île-Bizard, Sainte-Geneviève -
Sainte-Anne-de-Bellevue

Monsieur Pierre Lapointe

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Monsieur Dominic Perri

Conseiller de la Ville de Montréal
Arrondissement de Saint-Léonard

Madame Brenda Paris

Représentante des usagers du transport en commun

Madame Marie Turcotte

Représentante des usagers du transport adapté

TABLE DES MATIÈRES

BUDGET 2005 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus	2
Dépenses.....	3
Présentation des activités financières conformément aux états financiers	4
Grille tarifaire	5

FAITS SAILLANTS 2005.....9

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2005.....	16
Revenus 2004 – 2005	17
Analyse des revenus 2004 – 2005.....	18

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2005	22
Dépenses par type 2004 – 2005	23
Heures régulières et supplémentaires 2004 – 2005.....	24
Analyse des dépenses 2004 – 2005	25

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 2004 – 2005.....	31
Autobus et métro	
Dépenses 2004 – 2005.....	32
Heures régulières et supplémentaires 2004 – 2005.....	33
Transport adapté	
Dépenses 2004 – 2005.....	34
Heures régulières et supplémentaires 2004 – 2005.....	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 1997 à 2007	56

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction	61
Revenus totaux	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 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 2004

Après l'adoption du budget 2004, certaines modifications ont été apportées au niveau des dépenses sans pour autant affecter l'enveloppe budgétaire globale de 811,3 millions de dollars.

Le budget révisé 2004 reflète les impacts relatifs aux ententes conclues, dans le cadre du renouvellement des conventions collectives, avec le Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM (section locale 1983 – SCFP), le Syndicat du personnel administratif, technique et professionnel du transport en commun (SCFP – 2850 – FTQ), le Syndicat du transport de Montréal (employés des services d'entretien – CSN) et le Syndicat des professionnelles et professionnels de la STM.

De plus, certaines pratiques comptables relatives à la comptabilisation des activités de fabrication des pièces au Réseau des autobus ont été modifiées au début de l'année 2004. Ces modifications entraînent des variations entre les catégories de dépenses et les unités administratives et sont reflétées, entre autres, à la section « *Présentation des unités administratives* ».

BUDGET 2005

BUDGET 2005 ET GRILLE TARIFAIRE

- **Revenus**
- **Dépenses**
- **Présentation des activités financières conformément aux états financiers**
- **Grille tarifaire**

REVENUS

(en milliers de dollars)

Revenus-voyageurs

Autobus et métro

Titres STM

355 356

Recettes métropolitaines

27 972

383 328

Transport adapté

1 593

Total des revenus-voyageurs

384 921

Autres revenus d'exploitation

17 589

Total des revenus d'exploitation

402 509

Subvention du gouvernement au transport adapté

24 708

Subventions du gouvernement liées aux investissements

Service de la dette - autobus et métro

56 114

Contribution du gouvernement - révision du cadre financier

19 200

Contribution de la Ville de Montréal

268 000

Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4

1 803

Contributions régionales

Aide métropolitaine - métro

43 700

Aide métropolitaine - autobus

5 766

Aide métropolitaine - intégration tarifaire

395

Équipements métropolitains

1 437

Financement de la dette - trains de banlieue

7 468

58 766

Total des revenus

831 100

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

Dépenses liées à l'exploitation		661 860
--	--	---------

Dépenses liées aux investissements

Programme d'entretien périodique majeur	14 000	
Projets spéciaux	6 390	
Service de la dette	100 991	
Virement au fonds de roulement	1 223	
		<u>122 604</u>

Total autobus et métro**784 464****Transport adapté**

Dépenses liées à l'exploitation		33 964
--	--	---------------

Service de la dette - trains de banlieue**7 468****Dépenses imprévues****5 204****Total des dépenses****831 100****Sommaire**

Dépenses liées à l'exploitation		695 824
--	--	----------------

Dépenses liées aux investissements - autobus et métro		122 604
--	--	----------------

Service de la dette - trains de banlieue		7 468
---	--	--------------

Dépenses imprévues		<u>5 204</u>
---------------------------	--	---------------------

Total des dépenses		831 100
---------------------------	--	----------------

PRÉSENTATION DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES CONFORMÉMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

Revenus

Voyageurs	384 921
Contribution de la Ville de Montréal	268 000
Contribution du gouvernement - révision du cadre financier	19 200
Subventions du gouvernement du Québec	80 822
Contributions régionales	58 766
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803
Autres revenus	14 472
Participation au bénéfice net des filiales	3 117
	831 101
Revenus relatifs aux activités d'investissement provenant de tiers	150
Revenus de placements du fonds d'amortissement	6 449
	837 700

Dépenses

Service autobus et métro	666 700
Service transport adapté	31 037
Intérêts et frais de financement	42 869
Dépenses imprévues	5 204
Maintien des actifs	13 698
	759 508

Autres activités financières

Remboursement de la dette à long terme	64 511
Transfert à l'état des activités d'investissement	3 630
	68 141
	827 649

Excédent des activités financières avant affectations

10 051

Affectations

Fonds réservés	
Contribution aux fonds d'amortissement et de roulement	(51 166)
Utilisation du fonds d'amortissement	41 115
	(10 051)

Excédent (déficit)

-

GRILLE TARIFAIRE

	2005	2004
<u>Tarif local ordinaire</u>		
CAM	61,00 \$	59,00 \$
CAM hebdo	18,00 \$	18,00 \$
Tickets	6 / 11,25 \$	6 / 11,00 \$
Espèces	2,50 \$	2,50 \$
<u>Tarif local réduit</u>		
CAM	32,50 \$	31,00 \$
CAM hebdo	9,75 \$	9,50 \$
Tickets	6 / 5,75 \$	6 / 5,50 \$
Espèces	1,25 \$	1,25 \$
<u>Carte touristique</u>		
	8 \$ / 1 jour	8 \$ / 1 jour
	16 \$ / 3 jours	16 \$ / 3 jours

BUDGET 2005

FAITS SAILLANTS 2005

Un budget en hausse de 2,4 %



Le budget 2005 de la Société est de 831,1 millions de dollars, en hausse de 2,4 % par rapport au budget révisé de 2004. Différents facteurs expliquent cette hausse, soit l'augmentation de la rémunération de 2,2 %, les coûts de l'énergie qui nécessitent une somme additionnelle de 8 millions de dollars et l'augmentation de 3,5 % du service de la dette. En 2005, la contribution de la Ville de Montréal augmente de 5 millions de dollars, pour un montant total de 268 millions de dollars. Toutefois, une aide financière du gouvernement de 19,2 millions de dollars est anticipée.

Au budget 2004, la STM faisait face à un manque à gagner de 20,4 millions de dollars, inscrit sous la rubrique « *Contribution du gouvernement – révision du cadre financier* ». À ce jour, le gouvernement fédéral a accordé une somme d'environ 4,1 millions de dollars, en remboursant intégralement la taxe sur les produits et services (TPS). Grâce à une gestion rigoureuse, la STM a réussi à réduire le manque à gagner de 5,5 millions de dollars, et ce, malgré la hausse inattendue du prix du carburant (3,9 millions de dollars). Ainsi le déficit de 2004 sera d'environ 10,8 millions de dollars et sera reporté au budget 2006.

Le budget 2005 en lien avec le Plan d'affaires 2004 – 2008 de la STM

Mis en œuvre en 2004, le Plan d'affaires vise à obtenir un engagement de financement sur cinq ans de la part de la Ville de Montréal et de ses autres partenaires. La STM a choisi d'aller de l'avant avec ce plan, en dépit de l'incertitude persistante quant à plusieurs enjeux institutionnels et financiers du transport en commun qui affectent la région métropolitaine de Montréal. Par ailleurs, cet engagement est le gage de succès de l'ambition que s'est donnée la STM de devenir la meilleure société de transport en Amérique du Nord. Pour ce faire, elle veillera à optimiser l'offre de service en fonction des besoins de la clientèle, investira dans son patrimoine, améliorera la performance de l'entretien des autobus, réduira ses coûts de fonctionnement, augmentera ses revenus autonomes et, enfin, assurera le renouvellement de sa main-d'œuvre.

Les prochaines rubriques présentent l'impact de la réalisation du Plan d'affaires sur le budget 2005.



L'amélioration de la satisfaction de la clientèle

Afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle, la STM investira 2,4 millions de dollars au Réseau des autobus afin, d'une part, d'ajuster la fréquence de passage des autobus sur des lignes achalandées et de prolonger les heures de service sur certaines autres en fonction des normes de service et, d'autre part, d'améliorer l'offre de service dans les secteurs les plus en croissance de l'est et l'ouest de la ville. Ce faisant, elle ajoutera 39 000 heures de service en 2005 pour mieux répondre aux besoins de la clientèle.



La STM prévoit également débiter l'implantation du Réseau prioritaire montréalais grâce auquel, sur certains axes stratégiques, les déplacements en autobus se feront plus rapidement et se traduiront par des gains de temps pour les clients.

Dès 2005, des équipements spécialisés seront installés dans l'ensemble des voitures de métro MR-63 afin d'obtenir une qualité sonore supérieure et une uniformité lors des annonces de station. Cette amélioration permettra de fournir un service plus convivial et plus sécuritaire, principalement pour les personnes amblyopes.

L'augmentation des revenus autonomes

Revenus-voyageurs

Les tarifs de la Société augmenteront en moyenne de 3,3 % en 2005. La CAM à tarif ordinaire va passer de 59 \$ à 61 \$ (hausse de 3,4 ¢ par déplacement) et la CAM à tarif réduit de 31 \$ à 32,50 \$. Le paiement en espèces ainsi que la CAM hebdo à tarif ordinaire vont demeurer inchangés pour 2005. La CAM hebdo à tarif réduit coûtera 9,75 \$, soit une augmentation de 25 ¢ par rapport à 2004. Les lisières de six tickets, à tarif ordinaire et à tarif réduit, augmenteront également de 25 ¢ pour atteindre respectivement 11,25 \$ et 5,75 \$.

Conformément aux orientations du Plan d'affaires, le rabais tarifaire accordé aux détenteurs de titres à tarif réduit, s'établira à 47 % en 2005 et atteindra 40 % en 2008. Malgré cette mise à niveau, les tarifs réduits de la STM resteront parmi les plus bas en Amérique du Nord.

Pour la période de 1996 à 2002, l'achalandage a crû de 7,8 %. Toutefois, l'effet pervers des hausses successives et importantes de ses tarifs s'est fait ressentir sur l'achalandage en 2004. La STM est confiante que la réalisation de son Plan d'affaires, quant à l'amélioration du service à la clientèle et la hausse modérée de ses tarifs, entraîneront une augmentation de 1 % de ses déplacements pour l'année 2005.



Photo : Métrovision

Revenus commerciaux

La Société a conclu, en 2004, des partenariats financiers pour assurer le développement stratégique de son potentiel commercial. En effet, la filiale Transgesco a été créée afin de répondre aux développements de cinq secteurs d'activité, soit : la commercialisation des espaces dans le métro, l'information à la clientèle, la carte à puce, les télécommunications sans fil et la vente d'expertise.

À ce jour, deux secteurs d'activité, soit l'information à la clientèle et le développement des aires commerciales du métro, ont fait l'objet d'ententes qui permettront de générer des revenus additionnels de 0,5 million de dollars en 2005.

L'amélioration de la performance de l'entretien des autobus et la réduction des coûts de fonctionnement

Le Réseau des autobus contribue, en 2004, à l'amélioration de sa performance en réduisant ses coûts de fonctionnement de 2,2 millions de dollars. Au budget 2005, une économie de 1 million de dollars s'ajoute à cette réduction. L'amélioration de la fiabilité et la disparition progressive des autobus de modèle Classic concourent à l'atteinte de ces objectifs. Les mesures incitatives d'amélioration de la présence au travail et la réorganisation du travail permettront également de réduire le budget de 0,8 million de dollars.



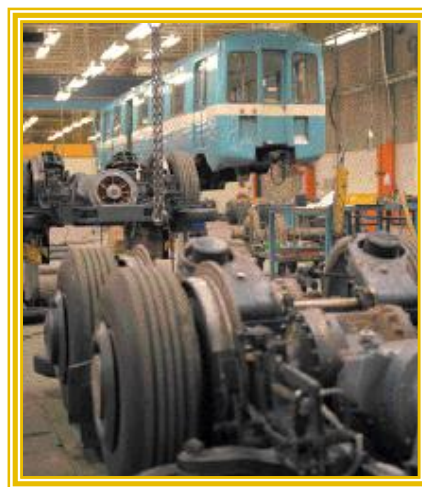
Plusieurs projets d'investissement contribueront également à l'atteinte des objectifs du Plan d'affaires. À ce titre, il est important de noter l'apport du Programme d'amélioration de la fiabilité de la première génération des autobus à plancher surbaissé (APS) en service, de même que du Programme de recherche et de développement ayant pour but d'améliorer le fonctionnement des APS, subventionnés respectivement à 14 millions de dollars et 8,1 millions de dollars par le gouvernement du Québec. Le remplacement des autobus et la révision des infrastructures au Réseau des autobus, de l'ordre de 211 millions de dollars sur trois ans, joueront également un rôle déterminant dans la réalisation du Plan d'affaires. La vétusté de certains centres de transport justifie ces investissements.

Plusieurs révisions de processus d'affaires administratifs et opérationnels débuteront en 2005 et se traduiront par des économies annuelles qui atteindront 14 millions de dollars en 2008.

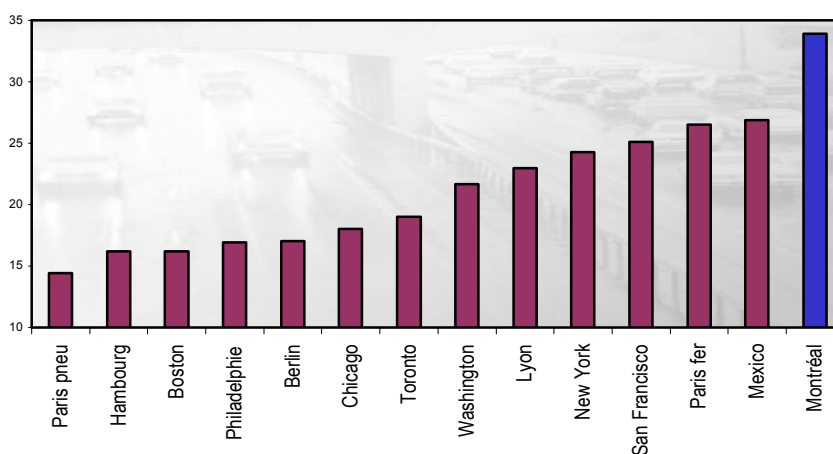
Le maintien de la fiabilité du métro

Le réseau du métro de Montréal est reconnu à travers le monde pour l'excellence de son entretien et ses coûts d'exploitation les plus bas. Mis en service il y a 38 ans, il doit subir une cure de rajeunissement. Ainsi, au cours des dix prochaines années, des équipes se mobiliseront pour assurer sa modernisation. Remplacement des équipements fixes, rénovation des stations, réaménagement des voitures de métro MR-73, remplacement des voitures de métro de première génération MR-63 et prolongement du métro vers Laval figurent parmi les grands défis qu'elles auront à relever. Ces projets sont essentiels pour maintenir la qualité et la fiabilité des services. Leur report entraîne des coûts d'entretien supplémentaires (1,4 million de dollars en 2005) et fragilise le réseau. C'est pourquoi, la STM travaille activement à obtenir des gouvernements les autorisations et le financement requis pour les réaliser.

Avec ces investissements, la dette – autobus et métro atteindra 780 millions de dollars en 2005 et ainsi créera une pression de plus en plus importante sur le service de la dette. Pour 2005, celui-ci se chiffrera à 101 millions de dollars. Des subventions provinciales, de 56,1 millions de dollars, allègeront la dépense d'intérêt et de remboursement de capital.



Projection de l'âge moyen des voitures de métro en 2005

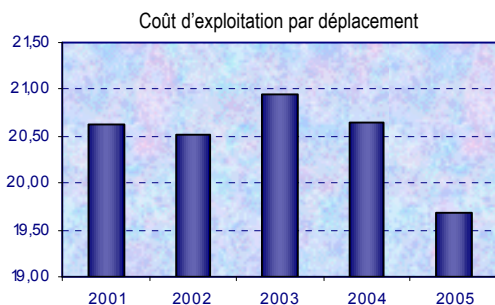


La gestion optimale des changements et des mesures d'adaptation de la main-d'oeuvre

À l'instar de plusieurs autres entreprises au Québec, plus du tiers des employés de la STM seront admissibles à la retraite d'ici 2008. Le Service des ressources humaines a procédé, en 2004, à plus de 600 embauches et prévoit un niveau équivalent en 2005. L'arrivée de ces nouveaux employés, de même que la mise en œuvre des projets majeurs pour laquelle 1,6 million de dollars a été réservée, contribuent à faire de la formation un défi considérable pour les prochaines années.

Le transport adapté

La Société prévoit assurer 1,6 million de déplacements en transport adapté en 2005. Il s'agit d'une augmentation de 4,9 % de déplacements par rapport à ceux réalisés en 2004, soit 5,1 % en taxi régulier et accessible et 4,4 % en minibus.



Le nouveau progiciel ACCES-V, implanté en 2003, a permis des économies de 0,8 million de dollars en 2004 qui atteindront 1,5 million de dollars en 2005. Ces économies sont réinvesties dans l'amélioration du service à la clientèle et contribuent à la réduction du coût d'exploitation par déplacement.

Le financement du transport collectif, des solutions qui tardent à venir

La Ville de Montréal a l'un des meilleurs réseaux de transport en commun en Amérique du Nord. Pour maintenir cette réputation et assurer la pérennité de ses services, la STM évalue à plus de 3,5 milliards de dollars les investissements qui devront être consacrés à la modernisation de ses infrastructures.



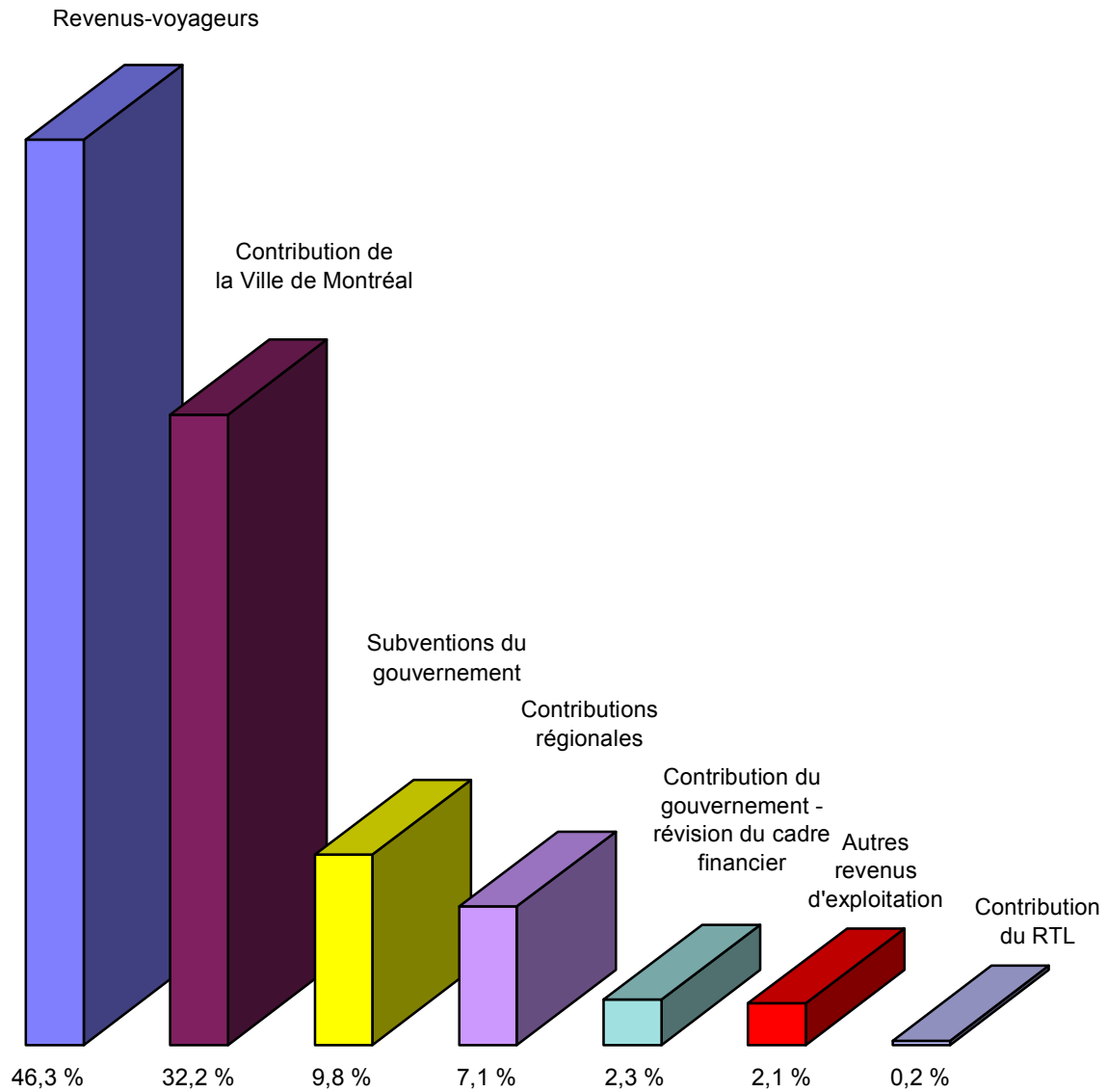
Le cadre financier actuel ne suffit plus à couvrir les besoins de la STM. L'Agence canadienne de crédit (DBRS) a d'ailleurs émis, en août 2004, des commentaires sur la nécessité d'implanter une nouvelle structure de financement, sans quoi, la qualité de ses services, la compétitivité de ses tarifs et son niveau de crédit seront éventuellement affectés. Il est donc impératif qu'un nouveau cadre financier soit déposé afin que la Société puisse maintenir ses services et ses actifs, et ainsi conjuguer avec la concurrence féroce de l'automobile, la nouvelle dynamique de développement urbain, le vieillissement de la population et la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto.

BUDGET 2005

ANALYSE DES REVENUS

- **Répartition des revenus 2005**
- **Revenus 2004 – 2005**
- **Analyse des revenus 2004 – 2005**

RÉPARTITION DES REVENUS 2005



REVENUS 2004 – 2005

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Proportion des revenus	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
					Écart	Écart %
Revenus-voyageurs						
Autobus et métro						
Titres STM	355 356	42,8 %	344 436	341 428	10 920	3,2
Recettes métropolitaines	27 972	3,4 %	25 356	27 000	2 616	10,3
	383 328	46,1 %	369 792	368 428	13 536	3,7
Transport adapté	1 593	0,2 %	1 528	1 462	65	4,3
	384 921	46,3 %	371 320	369 890	13 601	3,7
Autres revenus d'exploitation*	17 589	2,1 %	16 515	16 218	1 074	6,5
Crédits reportés				303		
Subvention du gouvernement au transport adapté	24 708	3,0 %	24 621	24 036	87	0,4
Subventions du gouvernement liées aux investissements						
Service de la dette - autobus et métro	56 114	6,8 %	54 758	47 938	1 356	2,5
Contribution du gouvernement - révision du cadre financier	19 200	2,3 %	20 363		(1 163)	(5,7)
Contribution de la Ville de Montréal	268 000	32,2 %	263 000	263 000	5 000	1,9
Contribution du Réseau de transport de Longueuil - ligne 4	1 803	0,2 %	1 803	1 803		
Contributions régionales						
Aide métropolitaine - métro	43 700	5,3 %	43 950	43 680	(250)	(0,6)
Aide métropolitaine - autobus	5 766	0,7 %	6 394	5 171	(628)	(9,8)
Aide métropolitaine - intégration tarifaire	395	0,0 %			395	100,0
Équipements métropolitains	1 437	0,2 %	1 322	1 316	115	8,7
Financement de la dette - trains de banlieue	7 468	0,9 %	7 288	7 625	180	2,5
	58 766	7,1 %	58 954	57 792	(188)	(0,3)
Total	831 100	100,0 %	811 334	780 980**	19 766	2,4

* Cette rubrique inclut la participation au bénéfice net des filiales.

** Le déficit de 2004, de l'ordre de 10,8 millions de dollars, sera reporté au budget 2006.

ANALYSE DES REVENUS 2004 – 2005

Le budget 2005 des revenus est en hausse de 19,8 millions de dollars, soit 2,4 % par rapport au budget révisé 2004. Voici les principales variations par catégorie de revenus :

Revenus-voyageurs en hausse de 3,7 %

(en millions de dollars)

❖ Diminution des revenus provenant des titres STM pour 2004	- 3,0
❖ Hausse de 1 % de l'achalandage prévue en 2005	4,0
❖ Impact de la hausse des tarifs	10,0
❖ Hausse des revenus régionaux	2,6
	<hr/>
	13,6

Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 0,4 %

Une hausse de 0,1 million de dollars est prévue par rapport au budget révisé 2004. La subvention accordée par le gouvernement du Québec est établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté. Celle-ci est indexée selon l'indice pondéré des prix à la consommation et du transport, et ajustée selon la croissance prévue des déplacements. Le programme d'aide est actuellement en révision pour la période 2005 à 2007.

Subventions du gouvernement liées aux investissements en hausse de 2,5 %

Le budget 2005 prévoit un montant de 56,1 millions de dollars, soit une hausse de 1,4 million de dollars par rapport au budget révisé 2004. Cette hausse s'explique principalement par des investissements au niveau du remplacement des équipements fixes au Réseau du métro (Réno-Systèmes), par le réaménagement des voitures de métro MR-73, par le remplacement des autobus, par la révision des infrastructures au Réseau des autobus, par l'implantation de mesures préférentielles sur le Réseau prioritaire montréalais et par la rénovation des stations (Réno-Stations phase II).

Contribution de la Ville de Montréal

La contribution de la Ville de Montréal sera de 268 millions de dollars pour 2005, soit une hausse de 5 millions de dollars par rapport au budget révisé 2004.

Contribution du Réseau de transport de Longueuil – ligne 4

Un décret du gouvernement du Québec stipule que le montant versé par le Réseau de transport de Longueuil est de 1,8 million de dollars, et ce, depuis 2000. Pour l'année 2005, la STM est toujours en attente d'une confirmation du montant.

Contributions régionales en baisse de 0,3 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Diminution du plafond des aides métropolitaines – autobus et métro	- 0,9
❖ Introduction de l'aide pour l'intégration tarifaire	0,4
❖ Augmentation de l'aide aux équipements métropolitains	0,1
❖ Augmentation du service de la dette des trains de banlieue, financé à 100 % par l'Agence métropolitaine de transport (AMT)	<u>0,2</u>
	<u>- 0,2</u>

L'aide métropolitaine, versée par l'AMT, représente une compensation de 0,20 \$ par passager pour les coûts d'exploitation du métro et de 0,50 \$ par passager pour le service d'autobus sur le réseau métropolitain.

L'AMT a introduit une nouvelle aide métropolitaine afin d'assurer que la portion du rabais, pour chaque zone tarifaire, assumée par les organismes de transport en commun, ne soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM. La STM a estimé sa quote-part à 0,4 million de dollars pour l'année 2005.

Contribution du gouvernement – révision du cadre financier

La problématique du financement des sociétés de transport en commun est présente depuis plusieurs années. À ce titre, la STM anticipe, à nouveau cette année, et ce pour un montant de 19,2 millions de dollars, une aide additionnelle du gouvernement.

Autres revenus d'exploitation en hausse de 6,5 %

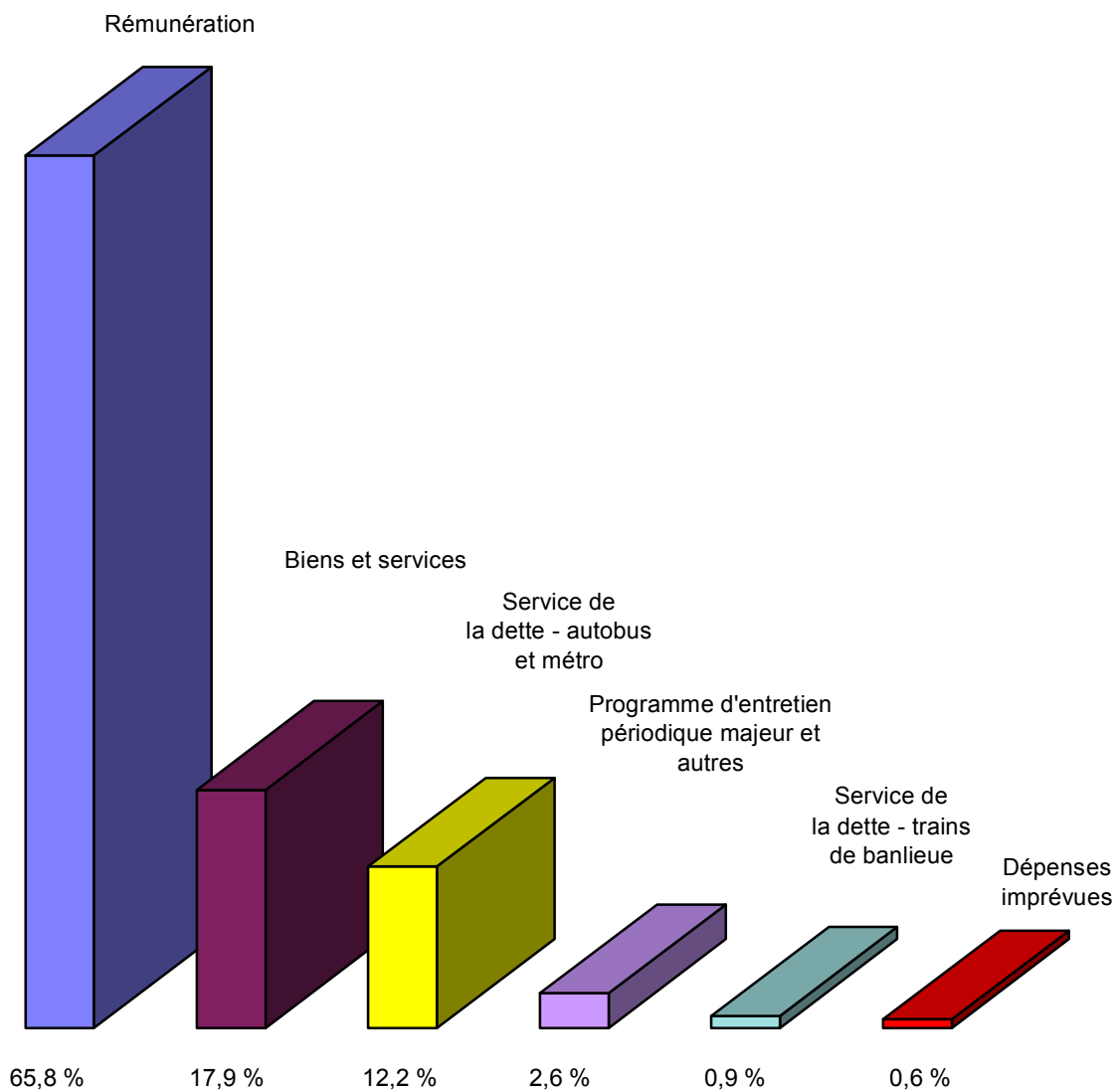
Les autres revenus d'exploitation augmenteront en 2005 de 1,1 million de dollars. Entre autres, une filiale, détenue à 100 % par la STM, a été créée afin de développer des ententes de partenariats avec l'entreprise privée pour optimiser le potentiel commercial de la Société. Ces ententes permettront de générer des revenus additionnels de 0,5 million de dollars en 2005.

BUDGET 2005

ANALYSE DES DÉPENSES

- **Répartition des dépenses 2005**
- **Dépenses par type 2004 – 2005**
- **Heures régulières et supplémentaires 2004 – 2005**
- **Analyse des dépenses 2004 – 2005**

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2005



DÉPENSES PAR TYPE 2004 – 2005

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Proportion des dépenses	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	366 959	44,2 %	356 770	348 292	10 189	2,9
Heures supplémentaires	25 391	3,1 %	25 263	31 271	128	0,5
Primes diverses et autres paiements	39 421	4,7 %	37 919	38 741	1 502	4,0
Avantages sociaux conventionnés	60 239	7,2 %	59 112	60 664	1 128	1,9
Amortissement des passifs salariaux	3 800	0,5 %	4 900	4 200	(1 100)	(22,4)
	495 810	59,7 %	483 964	483 168	11 847	2,4
Cotisations aux régimes publics	40 174	4,8 %	39 585	38 923	588	1,5
Coût de la CSST	10 716	1,3 %	11 166	10 827	(450)	(4,0)
	50 890	6,1 %	50 751	49 750	138	0,3
	546 700	65,8 %	534 715	532 918	11 985	2,2
Biens et services						
Dépenses majeures	6 844	0,8 %	5 148	2 751	1 696	32,9
Énergie, taxes et permis	61 254	7,4 %	55 955	57 591	5 298	9,5
Services professionnels	2 808	0,3 %	3 024	3 445	(216)	(7,1)
Services techniques et autres services	23 706	2,9 %	23 741	23 879	(35)	(0,1)
Matériel et fournitures	33 535	4,0 %	35 424	28 698	(1 889)	(5,3)
Location	8 155	1,0 %	8 128	8 346	27	0,3
Financement des opérations	1 300	0,2 %	1 300	1 413		
Dépenses diverses	11 523	1,4 %	10 929	8 559	594	5,4
	149 124	17,9 %	143 649	134 682	5 475	3,8
	695 824	83,7 %	678 364	667 599	17 460	2,6
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,7 %	14 000	12 136		
Projets spéciaux	6 390	0,8 %	6 563	12 450	(173)	(2,6)
Service de la dette - autobus et métro	100 991	12,2 %	97 538	88 426	3 453	3,5
Virement au fonds de roulement	1 223	0,1 %	2 377	2 377	(1 154)	(48,5)
	122 604	14,8 %	120 478	115 389	2 126	1,8
Service de la dette - trains de banlieue	7 468	0,9 %	7 288	7 625	180	2,5
Dépenses imprévues	5 204	0,6 %	5 204	1 204		
Total	831 100	100,0 %	811 334	791 818	19 766	2,4

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2004 – 2005

<i>(en milliers d'heures)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	329	323	323	6	1,8
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	166	163	162	3	1,8
Professionnels syndiqués	338	348	321	(10)	(3,0)
Employés de bureau syndiqués	1 083	1 086	1 055	(3)	(0,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	640	637	627	3	0,5
Commis divisionnaires et autres	400	382	376	19	4,8
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	274	274	266		
Agents de surveillance	331	327	317	4	1,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 950	6 967	6 959	(17)	(0,3)
Employés d'entretien	4 015	4 049	3 913	(34)	(0,8)
	14 525	14 555	14 319	(31)	(0,2)
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	3	5		
Commis divisionnaires et autres	2	1	2		
Agents de surveillance	11	11	8		
Chauffeurs, opérateurs et autres	180	199	181	(19)	(9,6)
Employés d'entretien	57	57	78		
	252	271	274	(19)	(7,0)
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués	1	1	3		
Employés de bureau syndiqués	17	17	25		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	46	47	62	(1)	(2,8)
Commis divisionnaires et autres	38	38	52		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	13	12	29		
Agents de surveillance	7	5	7	2	30,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	436	456	429	(20)	(4,5)
Employés d'entretien	142	140	268	2	1,1
	699	717	878	(18)	(2,5)
	15 476	15 544	15 471	(68)	(0,4)
Heures liées aux investissements					
Heures régulières	119	157	128	(38)	(24,5)
Heures supplémentaires	19	17	23	2	13,2
	138	174	151	(36)	(20,9)
Total	15 614	15 717	15 623	(104)	(0,7)

ANALYSE DES DÉPENSES 2004 – 2005

Le budget 2005 des dépenses est en hausse de 19,8 millions de dollars, soit une augmentation de 2,4 % par rapport au budget révisé 2004. Cette hausse est occasionnée par une augmentation des dépenses liées à l'exploitation de 17,5 millions de dollars et une augmentation des dépenses liées aux investissements de 2,3 millions de dollars représentant respectivement une hausse de 2,6 % et 1,8 % par rapport au budget révisé 2004. Voici le détail des variations :

Dépenses liées à l'exploitation

L'augmentation de 17,5 millions de dollars des dépenses liées à l'exploitation est reliée à une hausse de 12 millions de dollars de la rémunération et de 5,5 millions de dollars des biens et services.

Rémunération en hausse de 2,2 %

L'indexation des salaires explique en grande partie cette augmentation.

	<i>(en millions de dollars)</i>	
❖ Indexation de 2,5 % et autres ajustements salariaux		14,2
❖ Ajustements relatifs au calendrier (année bissextile et congés fériés)		- 1,9
❖ Amélioration et optimisation du service au Réseau des autobus		
➤ ajustement du service	1,9	
➤ poursuite de l'implantation du Projet de conduite préventive	0,8	
➤ ajustement du taux de vacances et autres paramètres	- 1,8	
➤ optimisation des activités d'entretien	- 1,0	
➤ réduction du taux d'absentéisme des chauffeurs et autres	<u>- 0,8</u>	- 0,9
❖ Hausse des dépenses d'entretien des voitures de métro due au vieillissement et autres		0,8
❖ Implantation du système d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle (SAEIC)		1,1
❖ Amortissement des passifs salariaux; diminution du nombre prévu de départs à la retraite par rapport au budget révisé 2004		- 1,1
❖ Variation des coûts de la CSST; diminution du taux de cotisation		- 0,5
❖ Autres variations		<u>0,3</u>
		<u>12,0</u>

Biens et services en hausse de 3,8 %

La hausse en biens et services, pour 2005, est de 9,6 millions de dollars. Deux principaux facteurs expliquent cette augmentation : la hausse de la dépense d'énergie pour 8 millions de dollars et le report de l'acquisition prévue en 2004 des minibus du Transport adapté pour 1,5 million de dollars.

Toutefois, une économie estimée à 4,1 millions de dollars pour le remboursement intégral de la TPS de 2004, réduit cette hausse à 5,5 millions de dollars.

Les variations ci-dessous sont nettes de l'effet du remboursement intégral de la TPS.

	<i>(en millions de dollars)</i>
❖ Dépenses majeures :	1,7
> report en 2005 de l'acquisition prévue en 2004 des minibus pour le transport adapté	
> ajustement de la consommation de pneus des voitures de métro	
❖ Énergie, taxes et permis :	5,3
> hausse de la dépense d'énergie occasionnée par une augmentation du prix du diesel (6,9 M\$; 31 %), du tarif de l'électricité (1,1 M\$; 5 %) et l'économie relative à la TPS (- 1,4 M\$)	
> réduction du coût des assurances biens et responsabilité civile par rapport au budget révisé 2004 (- 1,3 M\$)	
❖ Services professionnels :	- 0,2
> ajustement des frais juridiques, de l'expertise médicale et de divers services professionnels	
❖ Matériel et fournitures et dépenses diverses :	- 1,3
> révision de l'indexation pour les biens et services	
	<hr/> 5,5 <hr/>

Dépenses liées aux investissements

La Société investit de façon continue dans différents projets afin de maintenir ses actifs en bon état de fonctionnement et en conformité avec les normes environnementales et de santé et sécurité au travail. Pour l'année 2005, le budget des dépenses liées aux investissements augmente de 1,8 %, soit une hausse de 2,1 millions de dollars par rapport au budget révisé 2004.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2005 – 2006 – 2007 » de la STM.

Programme d'entretien périodique majeur

Le Programme d'entretien périodique majeur (PEPM) a été mis en place en 1992 afin d'entretenir les éléments d'actif (voitures de métro, autobus, équipements fixes du métro, stations, centres de transport, etc.) qui ont atteint, en majorité, la moitié de leur vie utile.

Le budget 2005 est de 14 millions de dollars, soit au même niveau qu'au budget révisé 2004. L'enveloppe budgétaire est répartie comme suit :

- ❖ Réseau des autobus (2,9 millions de dollars)
 - entretien des véhicules (2,1 millions de dollars)
 - maintien du patrimoine immobilier (0,8 million de dollars)
- ❖ Réseau du métro (7,8 millions de dollars)
 - entretien des voitures de métro et autres véhicules (4,6 millions de dollars)
 - entretien des équipements fixes (1,9 million de dollars)
 - maintien du patrimoine immobilier (1,3 million de dollars)
- ❖ Patrimoine immobilier (3,3 millions de dollars)
 - normes environnementales et de santé et sécurité au travail (2,5 millions de dollars)
 - maintien du patrimoine immobilier (0,8 million de dollars)

Projets spéciaux

Le budget 2005 est de 6,4 millions de dollars, légèrement en baisse de 0,2 million de dollars par rapport au budget révisé 2004. Pour l'année 2005, une somme de 3,9 millions de dollars est réservée pour réaliser des projets en lien direct avec le Plan d'affaires. En effet, l'optimisation des processus d'affaires, la formation des employés relativement à l'implantation de projets majeurs, tels que Vente et perception et Réno-Systèmes, et l'amélioration de la performance de l'entretien des autobus ont été priorisées.

Le budget des projets spéciaux sert également à supporter la réalisation de projets informatiques ainsi qu'à compenser la dépense liée à la licence corporative du système intégré d'entreprise R/3 de SAP, pour un montant de 2,5 millions de dollars.

Service de la dette – autobus et métro

Le budget du service de la dette brut sera de 101 millions de dollars en 2005, ce qui représente une hausse de 3,5 millions de dollars par rapport au budget révisé 2004. Cette augmentation s'explique par la réalisation de projets majeurs requis pour atteindre les objectifs énoncés dans le Plan d'affaires.

- ❖ Programme de remplacement des équipements fixes au Réseau du métro (Réno-Systèmes)
- ❖ Projet vente et perception
- ❖ Remplacement des autobus
- ❖ Révision des infrastructures au Réseau des autobus
- ❖ Implantation de mesures préférentielles sur le Réseau prioritaire montréalais
- ❖ Programme de rénovation des stations (Réno-Stations phase II)
- ❖ Réaménagement des voitures de métro MR-73

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. Les sommes doivent être imputées à la dépense sur une période de cinq ans à compter de l'année suivant celle de l'acquisition. Pour le budget 2005, le virement au fonds de roulement sera de 1,2 million de dollars.

Service de la dette – trains de banlieue

Le service de la dette relative aux trains de banlieue est en augmentation de 0,2 million de dollars par rapport au budget révisé 2004 et se chiffrera donc à 7,5 millions de dollars au budget 2005. Cette dette, remboursée à 100 % par l'AMT, viendra à échéance en 2007.

Dépenses imprévues

Le budget 2005 prévoit un montant de 5,2 millions de dollars, soit une somme équivalente à celle prévue au budget révisé 2004. La 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, la STM a établi cette réserve à 0,7 % des dépenses nettes.

BUDGET 2005

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

- **Sommaire des dépenses par mode de transport 2004 – 2005**
- **Autobus et métro**
 - Dépenses 2004 – 2005**
 - Heures régulières et supplémentaires 2004 – 2005**
- **Transport adapté**
 - Dépenses 2004 – 2005**
 - Heures régulières et supplémentaires 2004 – 2005**

SOMMAIRE DES DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT 2004 – 2005

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Proportion des dépenses	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
					Écart	Écart %
Autobus et métro						
Dépenses liées à l'exploitation	661 860	79,6 %	646 018	635 971	15 843	2,5
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,7 %	14 000	12 136		
Projets spéciaux	6 390	0,8 %	6 563	12 450	(173)	(2,6)
Service de la dette	100 991	12,2 %	97 538	88 426	3 453	3,5
Virement au fonds de roulement	1 223	0,1 %	2 377	2 377	(1 154)	(48,5)
	122 604	14,8 %	120 478	115 389	2 126	1,8
	784 464	94,4 %	766 496	751 360	17 969	2,3
Transport adapté						
Dépenses liées à l'exploitation	33 964	4,1 %	32 346	31 629	1 617	5,0
Service de la dette - trains de banlieue	7 468	0,9 %	7 288	7 625	180	2,5
Dépenses imprévues	5 204	0,6 %	5 204	1 204		
Total	831 100	100,0 %	811 334	791 818	19 766	2,4
Sommaire						
Dépenses liées à l'exploitation	695 824	83,7 %	678 364	667 599	17 460	2,6
Dépenses liées aux investissements - autobus et métro	122 604	14,8 %	120 478	115 389	2 126	1,8
Service de la dette - trains de banlieue	7 468	0,9 %	7 288	7 625	180	2,5
Dépenses imprévues	5 204	0,6 %	5 204	1 204		
Total	831 100	100,0 %	811 334	791 818	19 766	2,4

DÉPENSES 2004 – 2005

AUTOBUS ET MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Proportion des dépenses	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	355 772	45,4 %	345 672	337 445	10 101	2,9
Heures supplémentaires	24 576	3,1 %	24 443	30 137	132	0,5
Primes diverses et autres paiements	37 932	4,8 %	36 440	37 284	1 491	4,1
Avantages sociaux conventionnés	58 418	7,4 %	57 304	58 872	1 113	1,9
Amortissement des passifs salariaux	3 800	0,5 %	4 900	4 200	(1 100)	(22,4)
	480 497	61,3 %	468 759	467 937	11 738	2,5
Cotisations aux régimes publics	38 925	5,0 %	38 327	37 675	598	1,6
Coût de la CSST	10 607	1,4 %	11 027	10 737	(419)	(3,8)
	49 532	6,3 %	49 353	48 412	179	0,4
	530 029	67,6 %	518 113	516 349	11 917	2,3
Biens et services						
Dépenses majeures	4 011	0,5 %	3 507	2 507	504	14,4
Énergie, taxes et permis	60 667	7,7 %	55 495	57 041	5 172	9,3
Services professionnels	2 733	0,3 %	2 994	3 360	(261)	(8,7)
Services techniques et autres services	11 875	1,5 %	12 096	11 484	(221)	(1,8)
Matériel et fournitures	32 823	4,2 %	34 625	28 055	(1 802)	(5,2)
Location	8 142	1,0 %	8 115	8 332	27	0,3
Financement des opérations	1 300	0,2 %	1 300	1 413		
Dépenses diverses	10 280	1,3 %	9 773	7 430	507	5,2
	131 831	16,8 %	127 905	119 621	3 926	3,1
	661 860	84,4 %	646 018	635 971	15 843	2,5
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	14 000	1,8 %	14 000	12 136		
Projets spéciaux	6 390	0,8 %	6 563	12 450	(173)	(2,6)
Service de la dette - autobus et métro	100 991	12,9 %	97 538	88 426	3 453	3,5
Virement au fonds de roulement	1 223	0,2 %	2 377	2 377	(1 154)	(48,5)
	122 604	15,6 %	120 478	115 389	2 126	1,8
Total	784 464	100,0 %	766 496	751 360	17 969	2,3

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2004 – 2005

AUTOBUS ET MÉTRO

(en milliers d'heures)	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	316	315	311	2	0,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	166	163	162	3	1,8
Professionnels syndiqués	338	346	321	(8)	(2,4)
Employés de bureau syndiqués	1 066	1 069	1 037	(3)	(0,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	611	603	597	8	1,3
Commis divisionnaires et autres	311	294	285	17	5,7
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	270	270	261		
Agents de surveillance	331	327	317	4	1,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	6 699	6 710	6 712	(11)	(0,2)
Employés d'entretien	3 969	4 003	3 866	(34)	(0,9)
	14 075	14 098	13 870	(23)	(0,2)
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	3	3	5		
Commis divisionnaires et autres	2	1	2		
Agents de surveillance	11	11	8		
Chauffeurs, opérateurs et autres	175	191	177	(16)	(8,6)
Employés d'entretien	56	56	77		
	246	263	269	(17)	(6,4)
Heures supplémentaires					
Professionnels syndiqués	1	1	3		
Employés de bureau syndiqués	17	17	25		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	44	45	59	(1)	(2,1)
Commis divisionnaires et autres	29	29	37		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	12	12	29	1	5,3
Agents de surveillance	7	5	7	2	30,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	427	447	419	(20)	(4,6)
Employés d'entretien	140	139	266	1	1,0
	677	695	847	(18)	(2,5)
	14 999	15 056	14 986	(57)	(0,4)
Heures liées aux investissements					
Heures régulières	119	157	128	(38)	(24,5)
Heures supplémentaires	19	17	23	2	13,2
	138	174	151	(36)	(20,9)
Total	15 136	15 230	15 137	(94)	(0,6)

DÉPENSES 2004 – 2005

TRANSPORT ADAPTÉ

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Proportion des dépenses	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
					Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation						
Rémunération						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	11 187	32,9 %	11 099	10 847	88	0,8
Heures supplémentaires	815	2,4 %	819	1 134	(4)	(0,5)
Primes diverses et autres paiements	1 489	4,4 %	1 479	1 457	10	0,7
Avantages sociaux conventionnés	1 822	5,4 %	1 807	1 793	14	0,8
	15 313	45,1 %	15 204	15 231	109	0,7
Cotisations aux régimes publics	1 249	3,7 %	1 258	1 248	(10)	(0,8)
Coût de la CSST	108	0,3 %	139	90	(31)	(22,3)
	1 357	4,0 %	1 398	1 338	(41)	(2,9)
	16 671	49,1 %	16 602	16 569	68	0,4
Biens et services						
Dépenses majeures	2 832	8,3 %	1 640	244	1 192	72,7
Énergie	586	1,7 %	460	550	126	27,3
Services professionnels	75	0,2 %	30	85	45	150,0
Services techniques et autres services	11 830	34,8 %	11 645	12 396	186	1,6
Matériel et fournitures	712	2,1 %	799	643	(86)	(10,8)
Location	14	0,1 %	14	14		
Dépenses diverses	64	0,2 %	83	57	(20)	(23,4)
	16 114	47,4 %	14 671	13 987	1 443	9,8
	32 785	96,5 %	31 273	30 556	1 511	4,8
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 179	3,5 %	1 073	1 073	106	9,9
Total	33 964	100,0 %	32 346	31 629	1 617	5,0

HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES 2004 – 2005

TRANSPORT ADAPTÉ

<i>(en milliers d'heures)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation					
Heures régulières					
Gestionnaires	12	8	12	4	48,9
Professionnels syndiqués		2		(2)	(100,0)
Employés de bureau syndiqués	17	17	18		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	29	33	29	(4)	(12,6)
Commis divisionnaires et autres	90	88	91	2	2,0
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	250	257	247	(7)	(2,7)
Employés d'entretien	46	47	48		
	449	457	449	(7)	(1,6)
Heures CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	5	7	4	(3)	(34,6)
Employés d'entretien	2	1	1		
	6	8	5	(2)	(25,2)
Heures supplémentaires					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	3		
Commis divisionnaires et autres	9	9	14		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien		1			
Chauffeurs, opérateurs et autres	9	9	11		
Employés d'entretien	2	2	2		
	22	22	31		
Total	477	488	485	(10)	(2,1)

BUDGET 2005

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 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Réseau des autobus					
Dollars (<i>en milliers</i>)	333 594	321 180	320 665	12 414	3,9
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	7 858	7 902	7 857	(44)	(0,6)
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	486 736	497 473	545 506	(10 737)	(2,2)
Réseau du métro					
Dollars (<i>en milliers</i>)	197 313	190 999	189 240	6 314	3,3
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	4 472	4 470	4 372	2	0,1
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	171 778	167 027	241 960	4 751	2,8
Direction générale adjointe					
Dollars (<i>en milliers</i>)	45 985	45 760	45 068	225	0,5
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	845	890	826	(45)	(5,1)
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	17 666	18 319	48 508	(653)	(3,6)
Finances et approvisionnement					
Dollars (<i>en milliers</i>)	30 364	30 194	29 602	170	0,6
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	641	643	615	(2)	(0,3)
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	16 539	16 503	24 489	36	0,2
Ressources humaines					
Dollars (<i>en milliers</i>)	15 479	14 638	14 567	842	5,7
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	309	298	299	11	3,8
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	1 637	10 385	5 363	(8 748)	(84,2)
Planification et soutien à l'exploitation					
Dollars (<i>en milliers</i>)	13 729	13 673	12 481	57	0,4
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	225	227	211	(2)	(0,8)
Heures supplémentaires (<i>en heures</i>)	1 845	1 845	4 278		
Autres services corporatifs					
Dollars (<i>en milliers</i>)	5 253	5 224	4 988	29	0,6
Heures régulières (<i>en milliers</i>)	89	89	87		

RÉSEAU DES AUTOBUS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	183 484	177 897	177 054	5 587	3,1
Heures supplémentaires	17 210	17 085	19 032	125	0,7
Primes diverses et autres paiements	25 761	24 799	24 905	962	3,9
Avantages sociaux conventionnés	30 022	29 324	29 412	697	2,4
Cotisations aux régimes publics	20 931	20 651	20 745	280	1,4
Coût de la CSST	2 519	2 669	2 599	(150)	(5,6)
	<u>279 927</u>	<u>272 426</u>	<u>273 746</u>	<u>7 501</u>	<u>2,8</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 797	1 797	1 679		
Énergie	29 156	23 179	27 103	5 977	25,8
Services professionnels	55	80	78	(25)	(31,2)
Services techniques et autres services	800	828	725	(28)	(3,4)
Matériel et fournitures	19 051	19 265	15 050	(214)	(1,1)
Location	22	22	22		
Dépenses diverses	127	311	114	(184)	(59,1)
	<u>51 009</u>	<u>45 483</u>	<u>44 771</u>	<u>5 526</u>	<u>12,1</u>
	<u>330 935</u>	<u>317 909</u>	<u>318 517</u>	<u>13 027</u>	<u>4,1</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>2 659</u>	<u>3 271</u>	<u>2 148</u>	<u>(613)</u>	<u>(18,7)</u>
Total	<u>333 594</u>	<u>321 180</u>	<u>320 665</u>	<u>12 414</u>	<u>3,9</u>

RÉSEAU DES AUTOBUS

	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	71	71	70		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	6	8		
Professionnels syndiqués	56	58	51	(2)	(2,8)
Employés de bureau syndiqués	106	115	106	(10)	(8,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	281	274	273	8	2,8
Commis divisionnaires et autres	212	195	192	17	8,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	125	125	113		
Chauffeurs, opérateurs et autres	5 297	5 303	5 324	(6)	(0,1)
Employés d'entretien	1 526	1 559	1 539	(33)	(2,1)
	7 680	7 707	7 678	(27)	(0,4)
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	2	2	2		
Commis divisionnaires et autres	1	1	1		
Chauffeurs, opérateurs et autres	125	138	124	(13)	(9,5)
Employés d'entretien	23	23	34		
	150	163	160	(13)	(8,1)
	7 830	7 871	7 838	(41)	(0,5)
Heures liées aux investissements	28	32	19	(3)	(10,7)
Total	7 858	7 902	7 857	(44)	(0,6)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	1 324	1 324	3 242		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	11 276	11 276	20 754		
Commis divisionnaires et autres	22 975	22 975	29 864		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	4 933	4 933	15 496		
Chauffeurs, opérateurs et autres	355 299	374 116	336 221	(18 817)	(5,0)
Employés d'entretien	90 829	82 849	138 209	7 980	9,6
	486 636	497 473	543 785	(10 837)	(2,2)
Heures supplémentaires liées aux investissements	100		1 721	100	100,0
Total	486 736	497 473	545 506	(10 737)	(2,2)

RÉSEAU DU MÉTRO

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	108 500	105 253	101 058	3 248	3,1
Heures supplémentaires	5 870	5 561	8 095	309	5,6
Primes diverses et autres paiements	9 812	9 360	9 454	452	4,8
Avantages sociaux conventionnés	17 692	17 278	17 696	415	2,4
Cotisations aux régimes publics	11 743	11 549	11 891	193	1,7
Coût de la CSST	1 484	1 498	1 487	(14)	(0,9)
	<u>155 101</u>	<u>150 499</u>	<u>149 680</u>	<u>4 602</u>	<u>3,1</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 349	1 043	978	306	29,3
Énergie	18 227	17 814	17 649	413	2,3
Services professionnels	310	310	340		
Services techniques et autres services	2 241	2 084	1 939	156	7,5
Matériel et fournitures	12 102	12 074	11 217	29	0,2
Location	1 214	1 020	1 188	193	18,9
Dépenses diverses*	(123)	140	308	(263)	(187,9)
	<u>35 319</u>	<u>34 486</u>	<u>33 620</u>	<u>834</u>	<u>2,4</u>
	<u>190 420</u>	<u>184 985</u>	<u>183 300</u>	<u>5 435</u>	<u>2,9</u>
Dépenses liées aux investissements					
	<u>6 893</u>	<u>6 014</u>	<u>5 939</u>	<u>879</u>	<u>14,6</u>
Total	197 313	190 999	189 240	6 314	3,3

* Montant créditeur occasionné par la reclassification de l'économie relative à la TPS (0,3 million de dollars).

RÉSEAU DU MÉTRO

	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	75	71	73	4	5,5
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	4	5	2	48,9
Professionnels syndiqués	103	107	99	(4)	(3,4)
Employés de bureau syndiqués	186	188	179	(2)	(1,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	325	325	320		
Commis divisionnaires et autres	32	32	32		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	112	110	113	2	1,5
Agents de surveillance	331	327	317	4	1,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 363	1 365	1 351	(2)	(0,1)
Employés d'entretien	1 772	1 770	1 707	2	0,1
	4 305	4 299	4 197	6	0,1
Heures CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	1	1			
Agents de surveillance	11	11	8		
Chauffeurs, opérateurs et autres	49	52	51	(3)	(6,3)
Employés d'entretien	28	28	34		
	89	92	93	(4)	(3,9)
	4 394	4 391	4 290	3	0,1
Heures liées aux investissements	78	78	82		
Total	4 472	4 470	4 372	2	0,1
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	200		196	200	100,0
Professionnels syndiqués	320	185	2 341	135	73,0
Employés de bureau syndiqués	4 367	4 367	8 406		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	32 623	33 548	38 216	(925)	(2,8)
Commis divisionnaires et autres	4 600	4 600	5 240		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	5 630	5 012	10 558	618	12,3
Agents de surveillance	7 100	5 453	7 211	1 647	30,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	70 206	70 582	80 191	(376)	(0,5)
Employés d'entretien	27 985	26 635	68 427	1 350	5,1
	153 031	150 382	220 785	2 649	1,8
Heures supplémentaires liées aux investissements	18 747	16 645	21 175	2 102	12,6
Total	171 778	167 027	241 960	4 751	2,8

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	24 306	23 651	21 693	655	2,8
Heures supplémentaires	740	750	1 804	(10)	(1,3)
Primes diverses et autres paiements	965	901	945	64	7,1
Avantages sociaux conventionnés	4 139	4 087	4 263	52	1,3
Cotisations aux régimes publics	2 498	2 464	2 609	34	1,4
Coût de la CSST	82	80	155	1	1,6
	<u>32 729</u>	<u>31 932</u>	<u>31 469</u>	<u>797</u>	<u>2,5</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	613	630	630	(17)	(2,7)
Services professionnels	284	340	414	(56)	(16,4)
Services techniques et autres services	4 757	4 875	4 876	(117)	(2,4)
Matériel et fournitures	2 894	3 162	3 242	(268)	(8,5)
Location	88	84	172	4	4,7
Dépenses diverses	936	938	765	(3)	(0,3)
	<u>9 571</u>	<u>10 028</u>	<u>10 099</u>	<u>(457)</u>	<u>(4,6)</u>
	<u>42 300</u>	<u>41 961</u>	<u>41 568</u>	<u>339</u>	<u>0,8</u>
Dépenses liées aux investissements	<u>3 685</u>	<u>3 800</u>	<u>3 500</u>	<u>(115)</u>	<u>(3,0)</u>
Total	<u>45 985</u>	<u>45 760</u>	<u>45 068</u>	<u>225</u>	<u>0,5</u>

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE

	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	42	42	41		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	4	4		
Professionnels syndiqués	37	40	39	(2)	(5,5)
Employés de bureau syndiqués	231	236	231	(5)	(2,1)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	34	34	35	(1)	(2,4)
Employés d'entretien	484	486	441	(2)	(0,4)
	832	842	790	(10)	(1,2)
Heures CSST					
Employés d'entretien	5	5	10		
	837	847	799	(10)	(1,2)
Heures liées aux investissements	8	43	27	(35)	(80,9)
Total	845	890	826	(45)	(5,1)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels syndiqués	104	230	425	(126)	(54,8)
Employés de bureau syndiqués	4 689	5 216	5 221	(527)	(10,1)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - entretien	1 668	1 668	3 186		
Employés d'entretien	11 205	11 205	39 314		
	17 666	18 319	48 146	(653)	(3,6)
Heures supplémentaires liées aux investissements			362		
Total	17 666	18 319	48 508	(653)	(3,6)

FINANCES ET APPROVISIONNEMENT

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	18 482	18 091	17 096	390	2,2
Heures supplémentaires	615	600	872	15	2,5
Primes diverses et autres paiements	713	701	678	12	1,7
Avantages sociaux conventionnés	3 151	3 111	3 086	40	1,3
Cotisations aux régimes publics	1 839	1 815	1 794	24	1,3
Coût de la CSST	21	21	62		
	<u>24 821</u>	<u>24 339</u>	<u>23 588</u>	<u>482</u>	<u>2,0</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	36	37	41	(1)	(2,7)
Services professionnels	54	144	375	(90)	(62,4)
Services techniques et autres services	1 889	1 925	1 723	(36)	(1,8)
Matériel et fournitures*	(420)	(378)	(244)	(42)	11,1
Location	424	436	436	(12)	(2,7)
Dépenses diverses	3 560	3 691	3 683	(131)	(3,6)
	<u>5 543</u>	<u>5 855</u>	<u>6 015</u>	<u>(312)</u>	<u>(5,3)</u>
Total	30 364	30 194	29 602	170	0,6

* Montant créditeur occasionné par la comptabilisation des frais généraux (1,1 million de dollars) relatifs aux activités de fabrication des pièces au Réseau des autobus.

FINANCES ET APPROVISIONNEMENT

	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	50	51	54	(1)	(1,4)
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	6	8	7	(2)	(25,6)
Professionnels syndiqués	47	45	43	2	3,4
Employés de bureau syndiqués	284	283	269		
Commis divisionnaires et autres	66	66	60		
Employés d'entretien	187	188	178	(1)	(0,4)
	640	641	611	(2)	(0,3)
Heures CSST					
Employés d'entretien	1	1	4		
Total	641	643	615	(2)	(0,3)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Gestionnaires	240	240	152		
Professionnels syndiqués	194	153	314	41	26,8
Employés de bureau syndiqués	4 625	4 630	4 970	(5)	(0,1)
Commis divisionnaires et autres	1 300	1 300	2 360		
Employés d'entretien	10 180	10 180	16 692		
Total	16 539	16 503	24 489	36	0,2

RESSOURCES HUMAINES

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	10 301	9 641	9 484	660	6,8
Heures supplémentaires	75	383	202	(307)	(80,3)
Primes diverses et autres paiements	179	178	196	1	0,6
Avantages sociaux conventionnés	1 700	1 641	1 712	59	3,6
Cotisations aux régimes publics	943	890	940	53	5,9
Coût de la CSST			7		
	<u>13 199</u>	<u>12 733</u>	<u>12 541</u>	<u>466</u>	<u>3,7</u>
Biens et services					
Services professionnels	1 241	1 075	1 272	165	15,4
Services techniques et autres services	262	157	225	106	67,4
Matériel et fournitures*	(9)	141	19	(150)	(106,3)
Location			3		
Dépenses diverses	786	532	507	254	47,8
	<u>2 280</u>	<u>1 905</u>	<u>2 026</u>	<u>375</u>	<u>19,7</u>
Total	15 479	14 638	14 567	842	5,7

* Montant créditeur occasionné par la comptabilisation des frais généraux (0,2 million de dollars) relatifs aux activités de fabrication des pièces au Réseau des autobus.

RESSOURCES HUMAINES

	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	27	27	27		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	114	113	110	1	1,0
Professionnels syndiqués	7	9	9	(2)	(20,7)
Employés de bureau syndiqués	161	149	154	13	8,5
Total	309	298	299	11	3,8
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	100	100	24		
Employés de bureau syndiqués	1 537	1 085	1 385	452	41,7
Chauffeurs, opérateurs et autres*		1 220	300	(1 220)	(100,0)
Employés d'entretien*		7 980	3 654	(7 980)	(100,0)
Total	1 637	10 385	5 363	(8 748)	(84,2)

* Les heures supplémentaires relatives à la formation des employés d'entretien et des chauffeurs, opérateurs et autres ont été transférées au Réseau des autobus en 2005.

PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	7 390	7 184	6 668	206	2,9
Heures supplémentaires	65	65	133	1	1,1
Primes diverses et autres paiements	256	254	236	2	0,9
Avantages sociaux conventionnés	1 163	1 178	1 138	(15)	(1,3)
Cotisations aux régimes publics	681	670	648	11	1,7
Coût de la CSST	17	16	31	1	4,4
	<u>9 572</u>	<u>9 366</u>	<u>8 853</u>	<u>206</u>	<u>2,2</u>
Biens et services					
Services professionnels	466	712	601	(246)	(34,6)
Services techniques et autres services	1 594	1 619	1 661	(25)	(1,6)
Matériel et fournitures	108	108	102		
Dépenses diverses	1 226	953	715	274	28,7
	<u>3 394</u>	<u>3 392</u>	<u>3 079</u>	<u>2</u>	<u>0,1</u>
	<u>12 966</u>	<u>12 758</u>	<u>11 932</u>	<u>208</u>	<u>1,6</u>
Dépenses liées aux investissements	764	915	549	(151)	(16,5)
Total	13 729	13 673	12 481	57	0,4

PLANIFICATION ET SOUTIEN À L'EXPLOITATION

	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004 Écart	Écart %
Heures liées à l'exploitation (en milliers d'heures)					
Heures régulières					
Gestionnaires	35	36	32		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	4	4	6		
Professionnels syndiqués	72	73	64	(1)	(0,8)
Employés de bureau syndiqués	66	64	65	1	2,1
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau - transport	4	4	4		
Chauffeurs, opérateurs et autres	39	41	37	(2)	(5,4)
	220	222	209	(2)	(0,8)
Heures CSST					
Chauffeurs, opérateurs et autres	1	1	2		
	221	223	211	(2)	(0,8)
Heures liées aux investissements					
	4	4			
Total	225	227	211	(2)	(0,8)
Heures supplémentaires liées à l'exploitation (en heures)					
Employés de bureau syndiqués	295	295	2 367		
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 550	1 550	1 911		
Total	1 845	1 845	4 278		

AUTRES SERVICES CORPORATIFS

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2005	Budget révisé 2004	Prévision 2004	Budget 2005 vs budget 2004	
				Écart	Écart %
Dépenses liées à l'exploitation					
Rémunération					
Rémunération de base	3 345	3 273	2 515	72	2,2
Primes diverses et autres paiements	40	41	75	(1)	(2,5)
Avantages sociaux conventionnés	521	535	917	(14)	(2,6)
Cotisations aux régimes publics	290	288	526	2	0,8
	4 196	4 137	4 033	59	1,4
Biens et services					
Services professionnels	321	330	275	(9)	(2,7)
Services techniques et autres services	177	182	193	(5)	(2,7)
Matériel et fournitures	43	45	44	(1)	(2,7)
Location	94	97	67	(3)	(2,7)
Dépenses diverses	421	433	375	(12)	(2,8)
	1 057	1 087	954	(30)	(2,8)
Total	5 253	5 224	4 988	29	0,6

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

Heures régulières					
Gestionnaires	17	17	15		
Professionnels et employés de bureau non syndiqués	25	23	22	2	8,3
Professionnels syndiqués	15	15	17		
Employés de bureau syndiqués	33	34	32	(1)	(3,5)
Total	89	89	87		

BUDGET 2005

PERSPECTIVES FINANCIÈRES

- **Cadre financier**
- **Évolution des dépenses liées aux investissements de 1997 à 2007**

CADRE FINANCIER

Lors du dépôt du budget 2004, la direction de l'entreprise dénonçait la situation précaire de la Société, en mentionnant qu'il était impératif qu'un nouveau cadre financier soit approuvé afin d'assurer un financement stable et adéquat pour 2004 et les années futures.

Force est de constater, qu'un an plus tard, la Société se retrouve au même point, et ce, malgré de nombreuses consultations et de nombreux rapports.

Dans son Plan d'affaires 2004 – 2008, la Société propose un cadre financier démontrant clairement les enjeux et les impacts de la mise en œuvre de ce plan. La STM prévoit que le déficit anticipé de 19,2 millions de dollars en 2005 atteindra plus de 68 millions de dollars en 2008.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS DE 1997 À 2007

En fonction de la projection des besoins en matière d'emprunt, la dette totale s'établira à 1,1 milliard de dollars en 2007 comparativement à 480 millions de dollars en 1997. Cette hausse importante est due, en grande partie, à la rénovation et au remplacement des actifs vieillissants et vise à mieux répondre aux attentes de la clientèle.

Pour la période de 1997 à 2007, la dette nette atteindra 467 millions de dollars. La proportion du service de la dette net sur le montant des dépenses totales s'établira à 6,9 % en 2007, par rapport à 4,5 % en 1997.

Pour les années 2005 à 2007, la Société prévoit investir plus de 1 milliard de dollars dans le maintien et l'amélioration de ses actifs ainsi que dans le développement d'infrastructures liées au service. Les projets majeurs représentent plus de 91 % de ces dépenses, soit un montant de 930 millions de dollars, alors que les investissements reliés au PEPM sont de 91 millions de dollars, dont 42 millions de dollars seront financés au comptant. Tous les projets majeurs inscrits au Programme triennal des investissements ont été priorisés en fonction des objectifs fixés au Plan d'affaires. Ainsi, dans le but d'améliorer la satisfaction à la clientèle, 220 millions de dollars seront alloués d'ici 2007 aux projets suivants : Remplacement des autobus, Implantation de mesures préférentielles sur le Réseau prioritaire montréalais et Réaménagement des voitures de métro MR-73. Le Projet vente et perception, quant à lui, permettra à la Société d'augmenter, dès 2007, ses revenus autonomes. Un montant de 485 millions de dollars sera attribué afin de préserver la fiabilité du réseau du métro. À ce titre, un investissement de 351 millions de dollars servira au remplacement des équipements fixes (Réno-Systèmes) tandis qu'une somme de 134 millions de dollars permettra la rénovation des stations (Réno-Stations phase II) et le remplacement des voitures de métro MR-63. Enfin, une révision des infrastructures au Réseau des autobus, estimée à plus de 99 millions de dollars, améliorera la performance de l'entretien et réduira les coûts d'exploitation. Les projets sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2005 – 2006 – 2007 » de la STM.

(en millions de dollars)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Projection 2006 2007	
Dette totale	480	462	505	476	478	535	554	677	809	958	1 139
Dette - trains de banlieue	(97)	(87)	(68)	(60)	(46)	(39)	(34)	(34)	(28)	(9)	
Dette excluant les trains de banlieue	383	375	437	416	432	496	520	642	780	949	1139
Portion de la dette assumée par:											
MTQ	(193)	(169)	(194)	(184)	(184)	(189)	(194)	(240)	(291)	(383)	(523)
Fonds d'amortissement	(29)	(49)	(72)	(71)	(83)	(114)	(126)	(139)	(150)	(137)	(149)
Dette nette	160	156	172	161	165	193	200	263	339	429	467

ÉVOLUTION DES DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS DE 1997 À 2007

<i>(en millions de dollars)</i>	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Projection 2006	Projection 2007
Autobus et métro											
Service de la dette brut	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	89,2	88,4	101,0	111,3	131,3
Subventions	(35,5)	(39,3)	(38,9)	(45,4)	(43,2)	(43,9)	(48,3)	(47,9)	(56,1)	(58,7)	(68,6)
Service de la dette net	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	40,8	40,5	44,9	52,6	62,7
Trains de banlieue											
Service de la dette brut	21,8	21,7	20,3	15,8	15,1	14,3	9,2	7,6	7,5	5,7	2,0
Contributions régionales	(21,8)	(21,7)	(20,3)	(15,8)	(15,1)	(14,3)	(9,2)	(7,6)	(7,5)	(5,7)	(2,0)
Service de la dette net	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette net - total	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	40,8	40,5	44,9	52,6	62,7
Service de la dette net sur les dépenses totales	4,5%	5,0%	5,3%	5,7%	5,1%	4,8%	5,4%	5,1%	5,4%	6,0%	6,9%
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	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	10,0	12,1	14,0	14,0	14,0
Subvention	(0,7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses nettes	8,4	8,6	9,2	11,3	11,8	12,7	10,0	12,1	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	5,7	12,5	6,4	5,3	5,8
Virement au fonds de roulement	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	1,4	2,4	2,4	1,2	1,1	1,3
Impact net sur le budget d'exploitation	44,7	46,9	53,1	55,7	52,0	52,7	58,5	67,2	66,3	72,9	83,8

BUDGET 2005

INDICATEURS DE PERFORMANCE

- **Introduction**
- **Revenus totaux**
- **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 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 1996 à 2005 de la STM. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1996. 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.

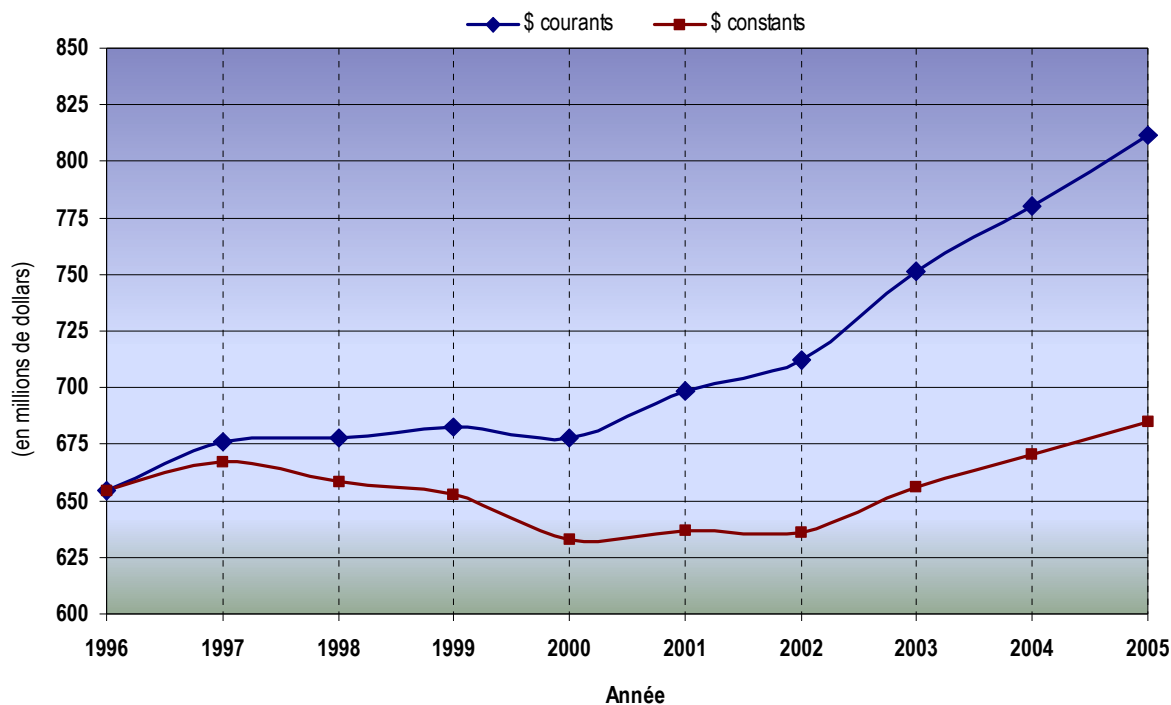
Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice pour la période 1996 à 2005 est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 2004 et 2005 sont des prévisions.

IPC Montréal	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Prévision 2005
	1,000	1,014	1,030	1,046	1,071	1,097	1,119	1,146	1,164	1,185
Variation en %		1,39	1,57	1,59	2,37	2,39	2,02	2,38	1,60	1,80

Source : Statistique Canada pour les années 1996 à 2003

REVENUS TOTAUX

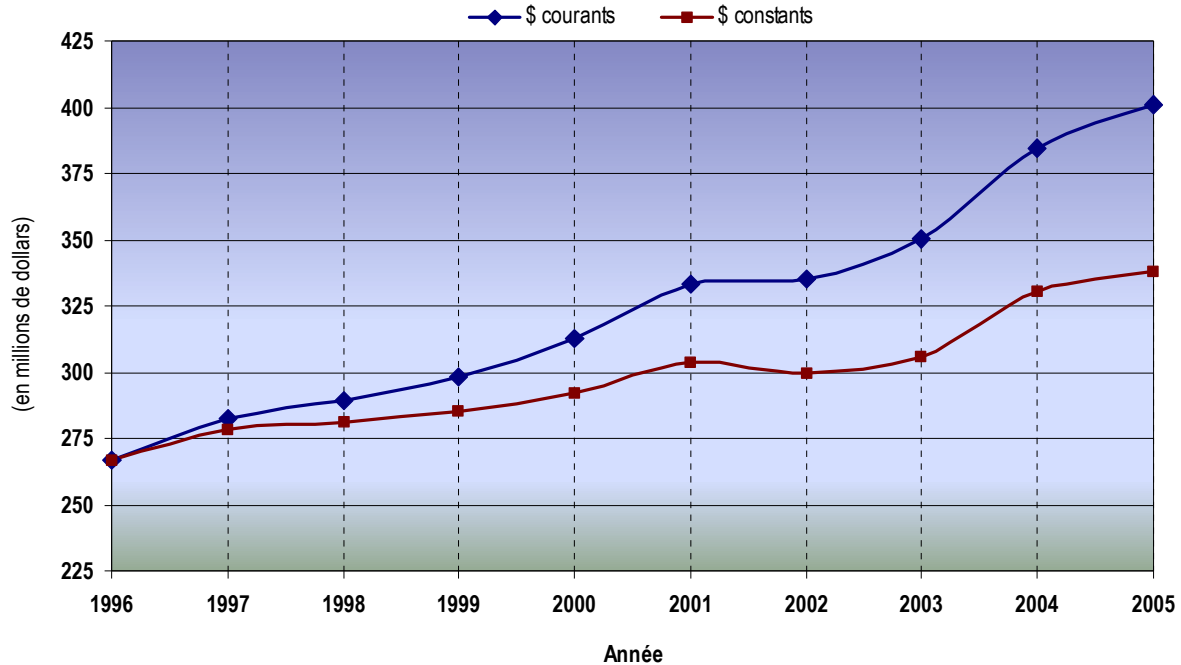
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	654,8	676,3	678,1	682,6	678,0	698,7	712,0	751,5	780,7	811,9	24,0 %
\$ constants	654,8	667,0	658,3	652,6	633,1	636,9	636,3	655,8	670,7	685,1	4,6 %



Note : Les revenus totaux excluent les crédits reportés de même que la contribution du gouvernement – révision du cadre financier. 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

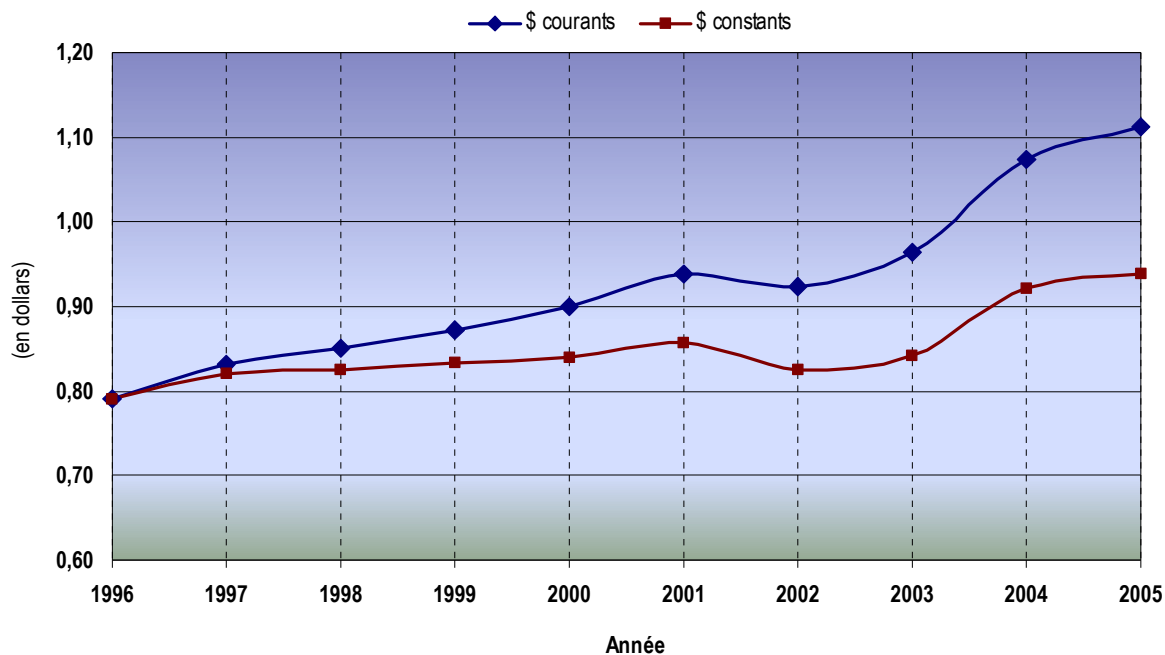
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	266,8	282,5	289,4	298,4	312,9	333,4	335,3	350,2	384,6	400,9	50,3 %
\$ constants	266,8	278,6	281,0	285,3	292,1	304,0	299,7	305,6	330,4	338,3	26,8 %



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

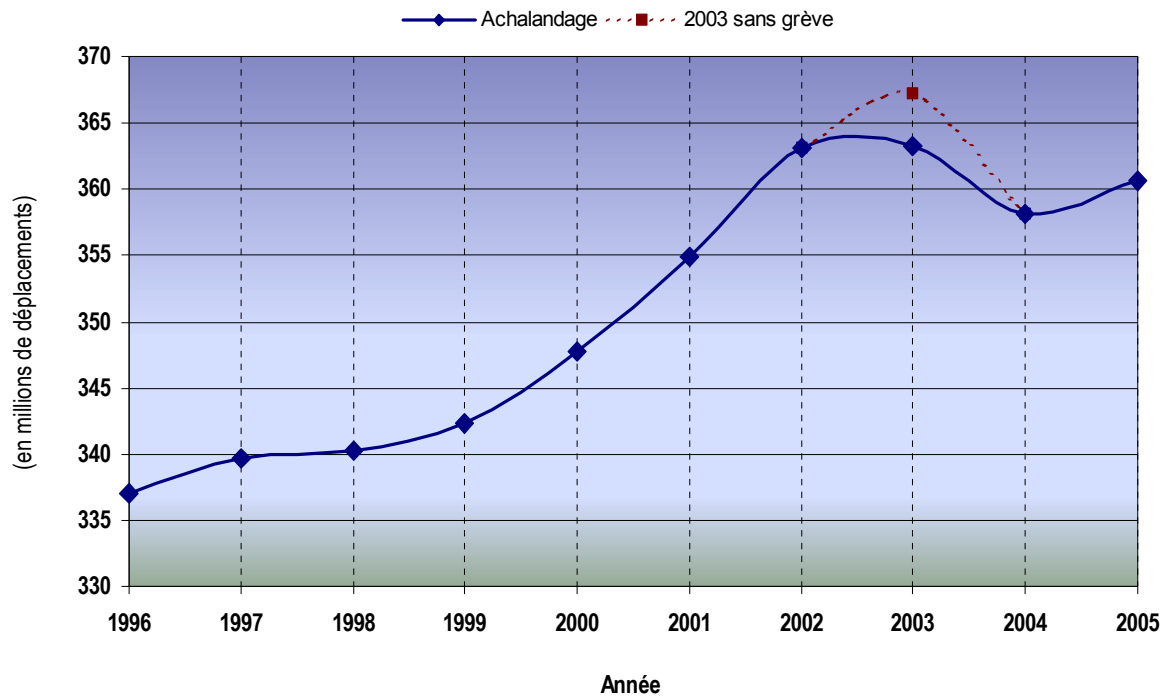
REVENUS D'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	0,79	0,83	0,85	0,87	0,90	0,94	0,92	0,96	1,07	1,11	40,4 %
\$ constants	0,79	0,82	0,83	0,83	0,84	0,86	0,83	0,84	0,92	0,94	18,5 %



ACHALANDAGE – AUTOBUS ET MÉTRO

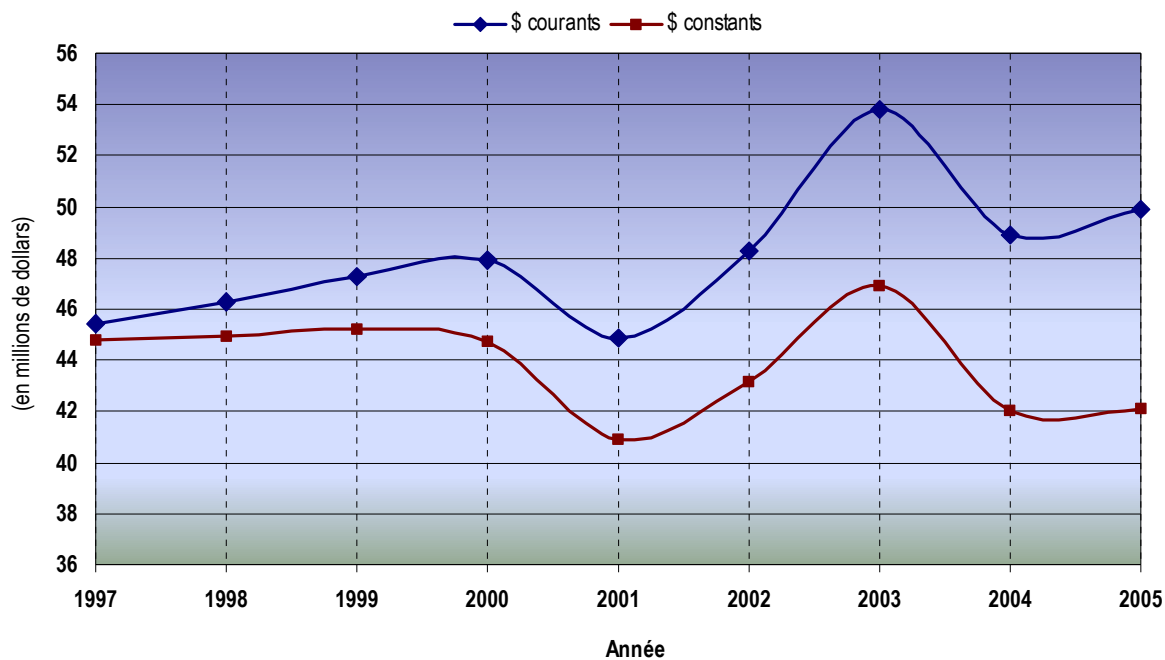
(en millions de déplacements)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Achalandage	337,0	339,7	340,3	342,3	347,8	354,9	363,2	363,2	358,2	360,6	7,0 %



Note : Ce graphique exclut les déplacements liés aux trains de banlieue. Pour 2004, la STM prévoit une baisse nette de 5 millions de déplacements par rapport à 2003. Par contre, sans la grève de 6 jours en novembre 2003, celle-ci aurait été de 9 millions de déplacements. Cette baisse d'achalandage est la première depuis 1996 et est attribuable à plusieurs facteurs, dont la hausse marquée des tarifs en 2004 ainsi qu'à la fermeture de la station Henri-Bourassa dans le cadre du prolongement du métro vers Laval.

AIDE MÉTROPOLITAINE – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	45,4	45,4	46,3	47,3	47,9	44,9	48,3	53,8	48,9	49,9	9,9 %
\$ constants	45,4	44,8	45,0	45,2	44,7	40,9	43,1	46,9	42,0	42,1	-7,2 %

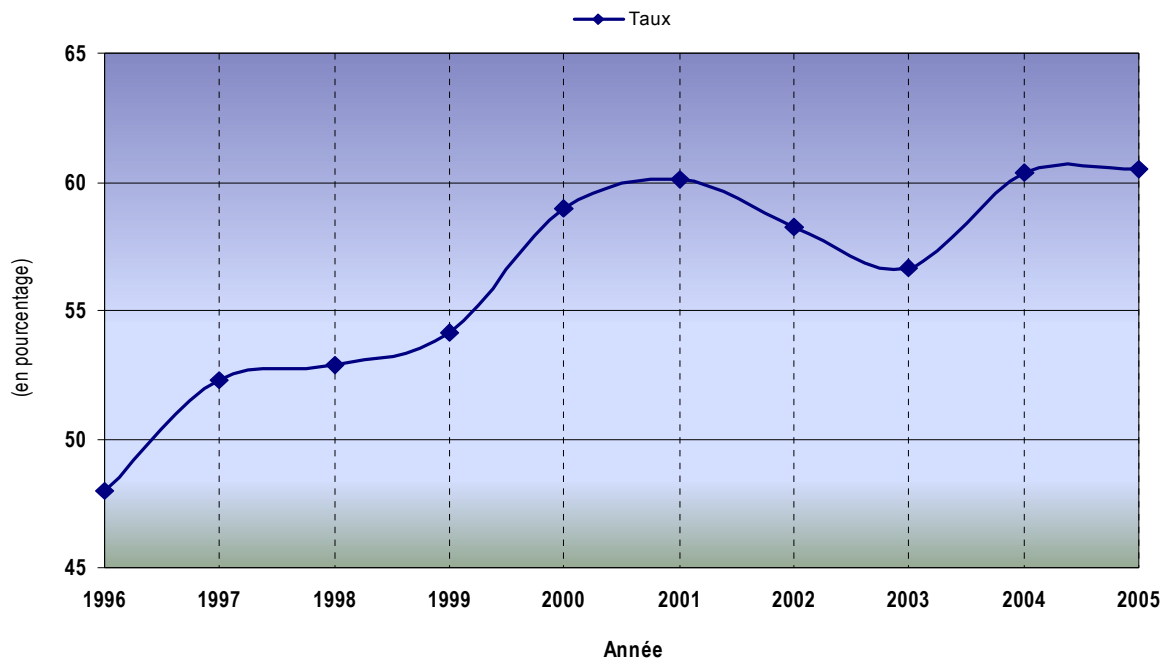


Note : En 2001, l'AMT a réduit l'aide métropolitaine de 3,1 millions de dollars. Par ailleurs, en 2003, celle-ci a remboursé cette somme et augmenté l'aide de 1 million de dollars. Le budget 2005 inclut un montant de 0,4 million de dollars pour l'aide relative à l'intégration tarifaire.

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

(en pourcentage)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Taux	47,98	52,27	52,87	54,15	58,98	60,10	58,21	56,65	60,35	60,48	26,1 %

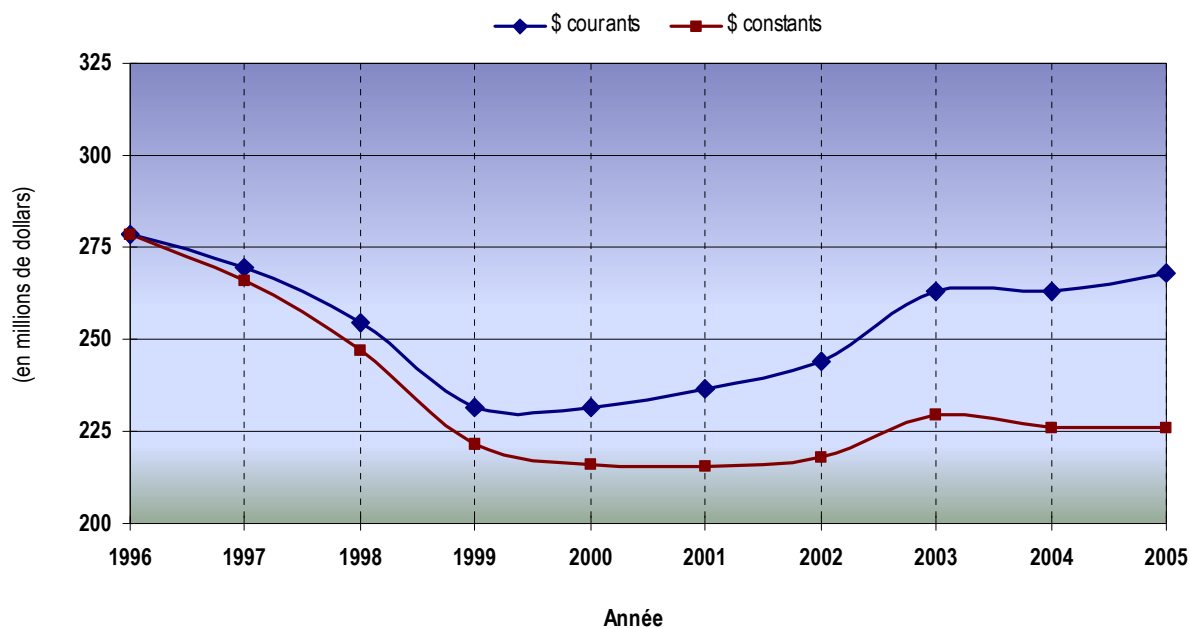
$$\text{Taux d'autofinancement} = \frac{\text{Revenus d'exploitation - autobus et métro}}{\text{Dépenses liées à l'exploitation - autobus et métro}} \times 100$$



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 de la carte Privilège permettant aux étudiants de 18 à 25 ans d'acheter une CAM à tarif réduit.

CONTRIBUTION DE LA VILLE DE MONTRÉAL

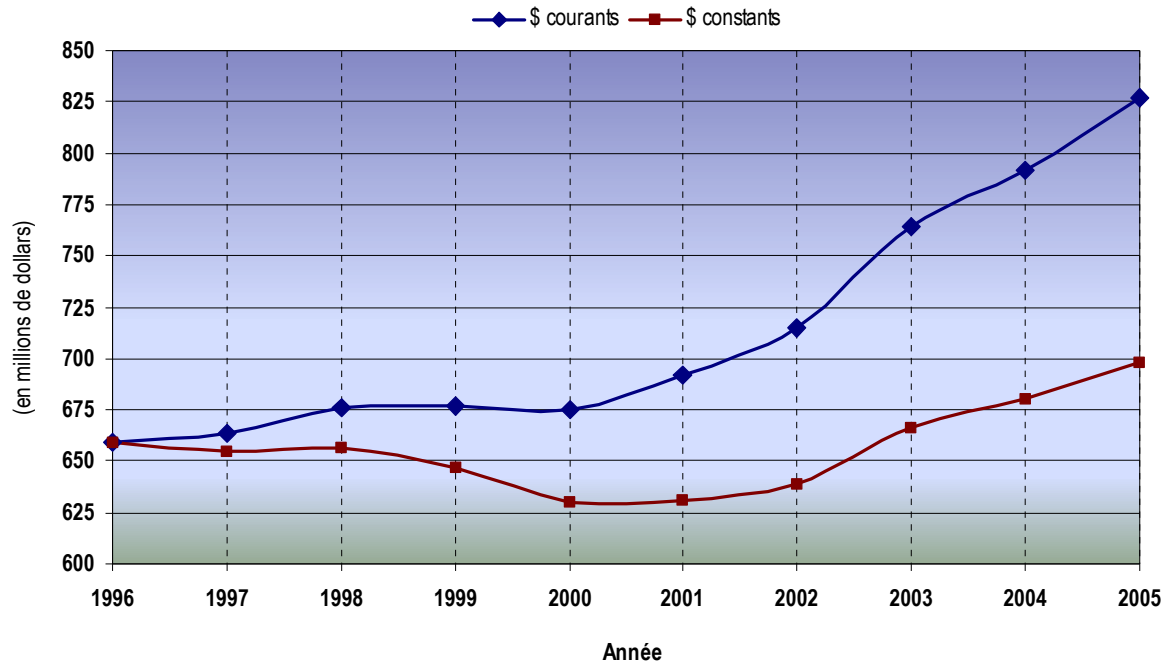
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Prévision 2005	Budget 1996-2005	Variation %
\$ courants	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	236,6	244,1	263,0	263,0	268,0	-3,8 %	
\$ constants	278,7	265,9	247,2	221,4	216,2	215,7	218,1	229,5	225,9	226,2	-18,9 %	



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.

DÉPENSES TOTALES

(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	658,9	663,5	675,9	676,7	675,1	691,9	715,1	764,0	791,8	826,9	25,5 %
\$ constants	658,9	654,3	656,2	646,9	630,3	630,7	639,1	666,7	680,2	697,8	5,9 %

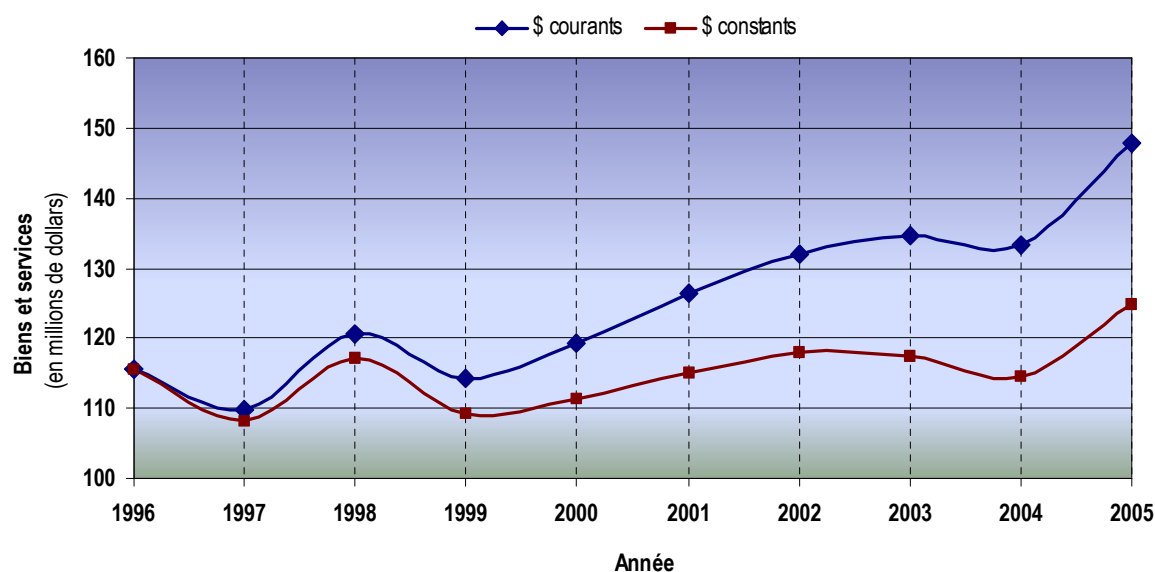
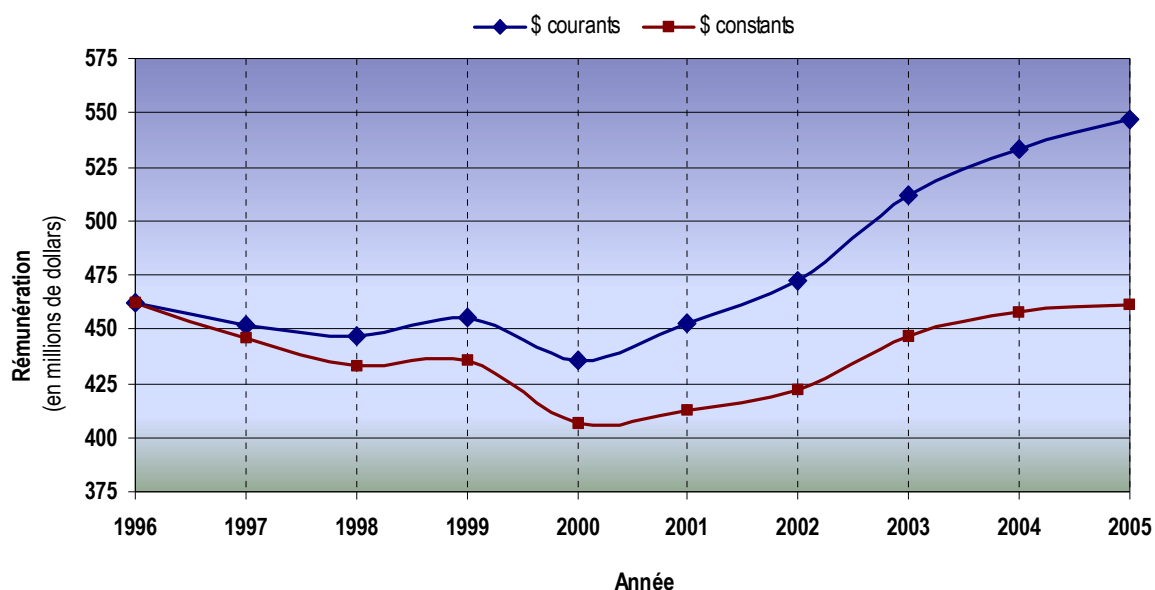


Note : Pour 2005, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

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

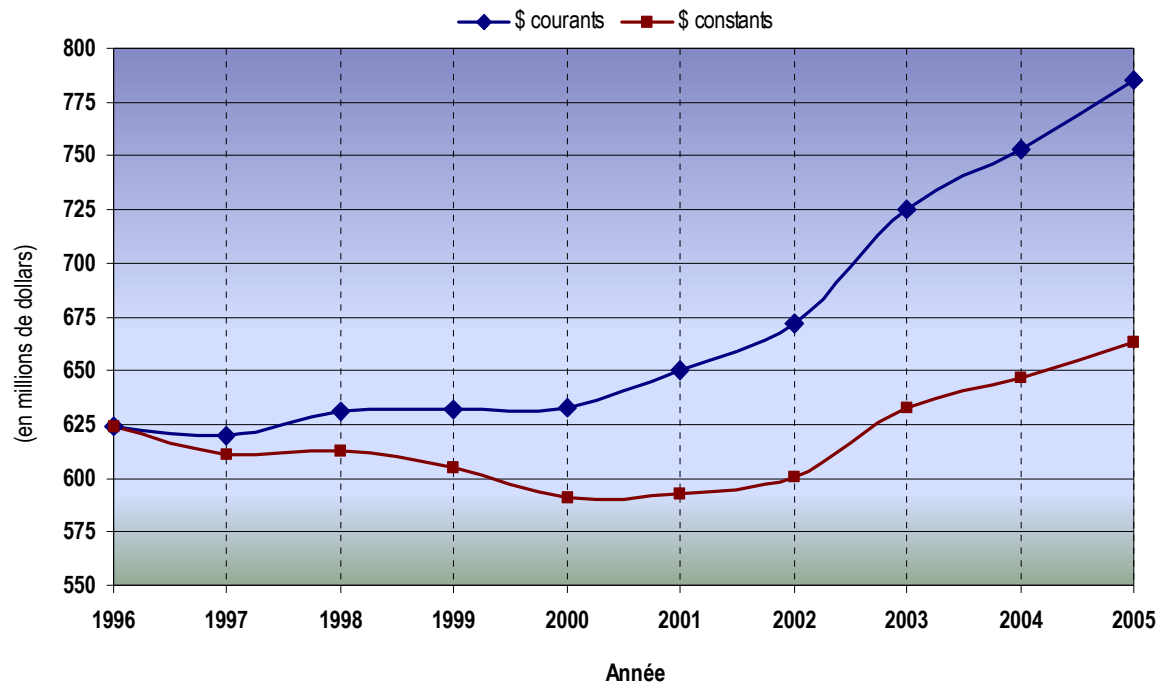
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Dépenses totales de rémunération											
\$ courants	462,1	452,2	446,5	455,4	435,6	452,4	472,3	512,0	532,9	546,7	18,3 %
\$ constants	462,1	446,0	433,5	435,4	406,7	412,4	422,1	446,8	457,8	461,4	-0,2 %
Dépenses totales en biens et services											
\$ courants	115,6	109,8	120,7	114,3	119,3	126,3	132,1	134,6	133,3	147,8	27,9 %
\$ constants	115,6	108,3	117,2	109,3	111,4	115,2	118,0	117,5	114,5	124,7	7,9 %



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

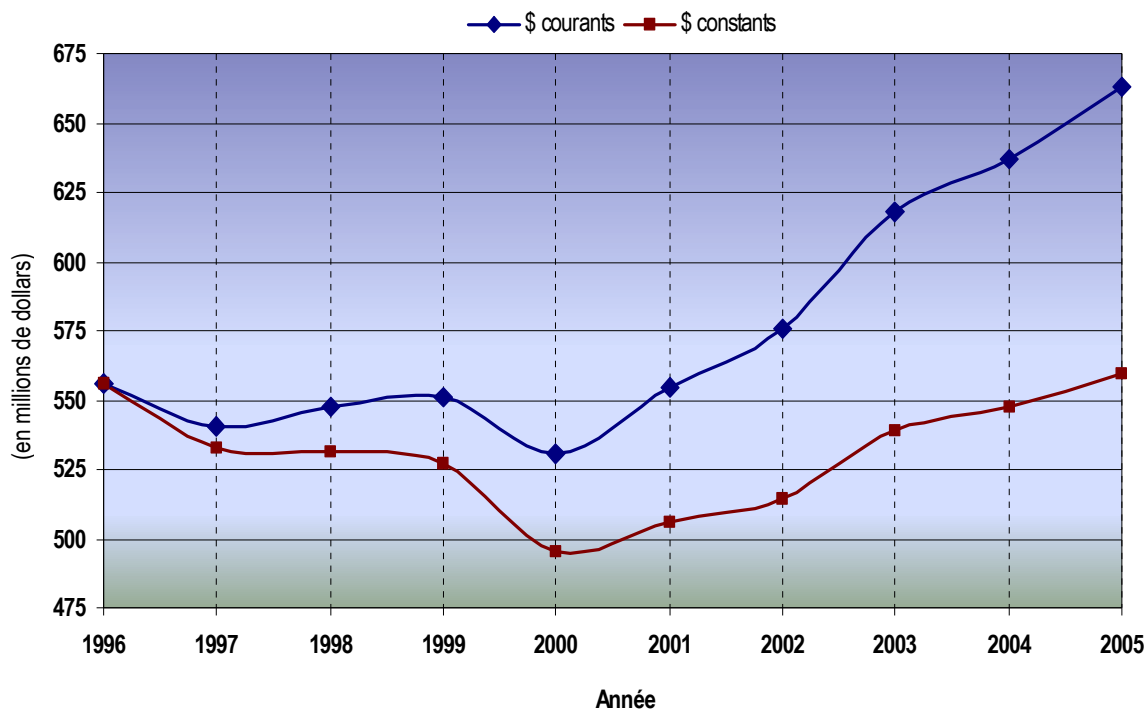
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	623,8	619,7	630,8	632,3	632,8	650,5	671,9	725,4	752,6	785,5	25,9 %
\$ constants	623,8	611,1	612,4	604,5	590,8	593,0	600,5	633,0	646,6	662,9	6,3 %



Note : Pour 2005, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO

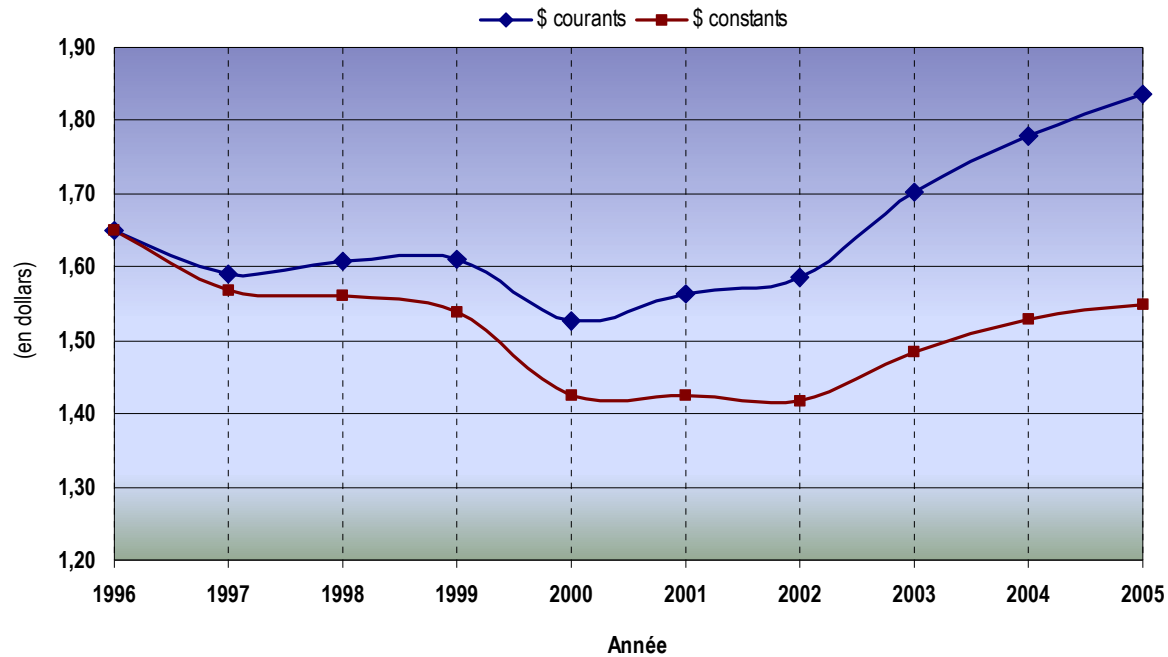
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	556,1	540,5	547,4	551,1	530,5	554,8	576,0	618,1	637,2	662,9	19,2 %
\$ constants	556,1	533,0	531,5	526,9	495,3	505,7	514,7	539,4	547,4	559,4	0,6 %



Note : Pour 2005, les dépenses imprévues sont estimées à 1 million de dollars.

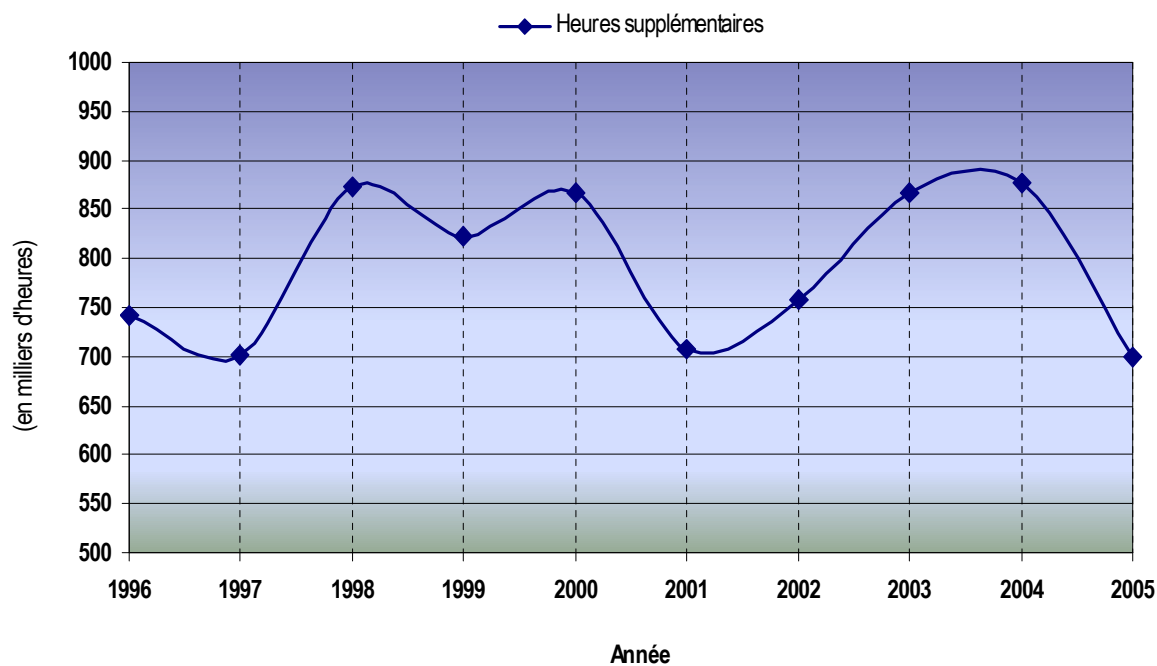
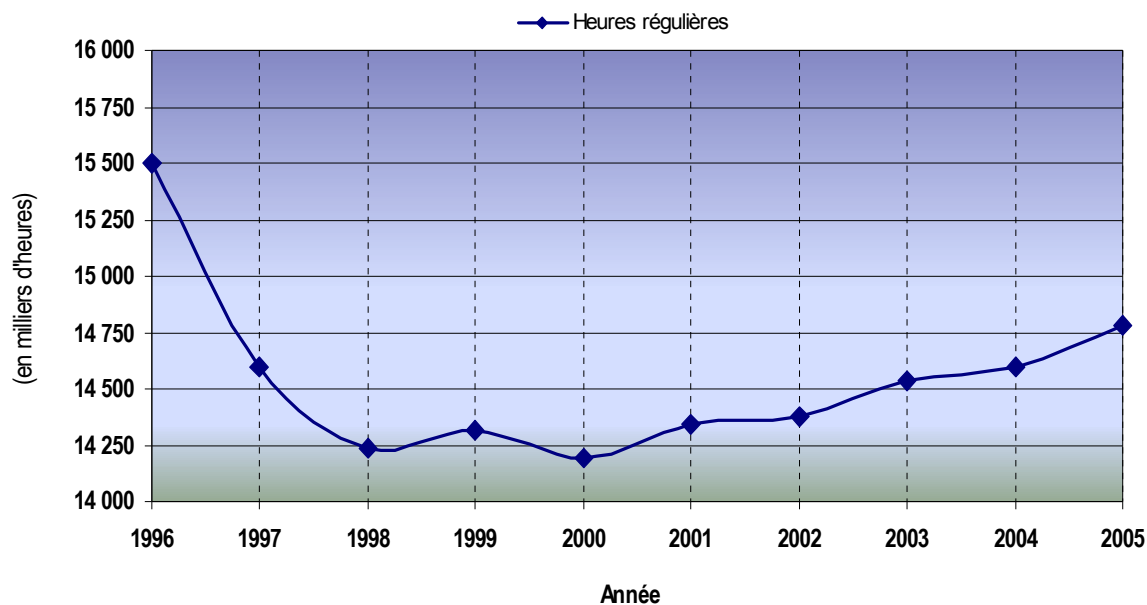
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION – AUTOBUS ET MÉTRO PAR DÉPLACEMENT

(en dollars)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	1,65	1,59	1,61	1,61	1,53	1,56	1,59	1,70	1,78	1,84	11,2 %
\$ constants	1,65	1,57	1,56	1,54	1,42	1,42	1,42	1,48	1,53	1,55	-6,1 %



HEURES RÉGULIÈRES ET SUPPLÉMENTAIRES

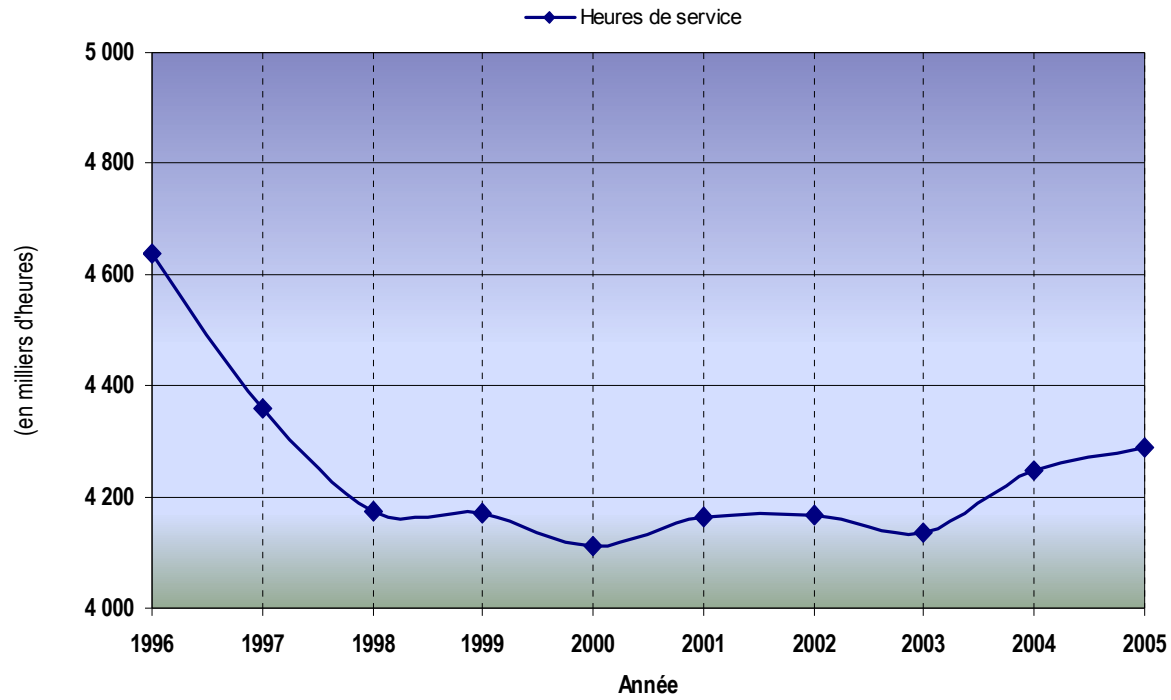
(en milliers)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Heures régulières	15 501	14 595	14 234	14 317	14 195	14 340	14 376	14 536	14 593	14 777	-4,7 %
Heures supplémentaires	742	701	874	822	867	709	759	867	878	699	-5,8 %



Note : Ces graphiques excluent les heures liées aux investissements.

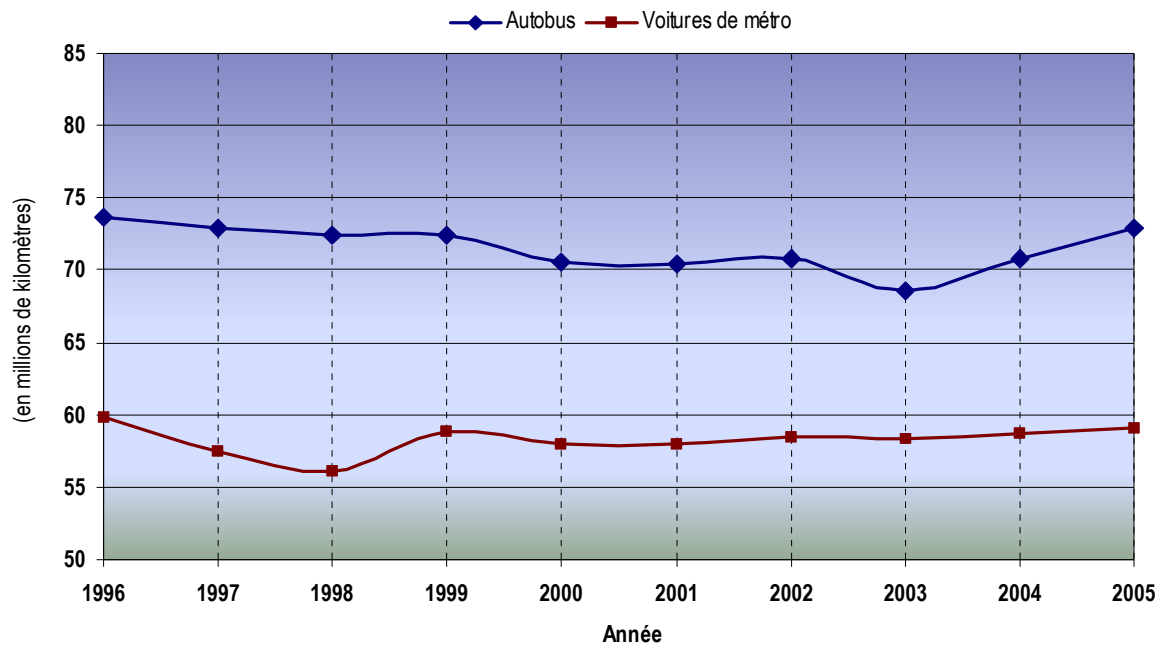
HEURES DE SERVICE – AUTOBUS

(en milliers)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Heures de service	4 637,6	4 357,9	4 174,6	4 171,6	4 110,7	4 165,0	4 166,0	4 135,4	4 248,5	4 290,0	-7,5 %



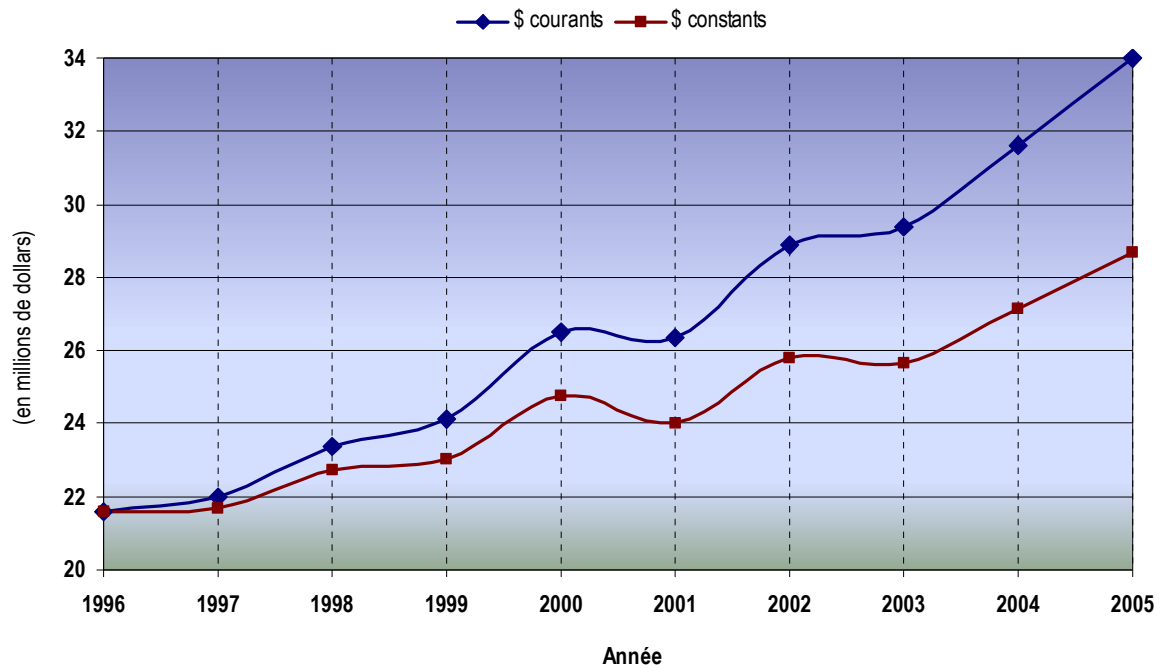
KILOMÈTRES PARCOURUS – AUTOBUS ET VOITURES DE MÉTRO

(en millions de kilomètres)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Autobus	73,7	72,9	72,4	72,4	70,6	70,4	70,8	68,5	70,8	72,9	-1,0 %
Voitures de métro	59,9	57,5	56,1	58,9	58,0	58,0	58,5	58,4	58,8	59,1	-1,4 %
Total	133,6	130,4	128,5	131,3	128,6	128,4	129,3	126,9	129,6	132,0	-1,2 %



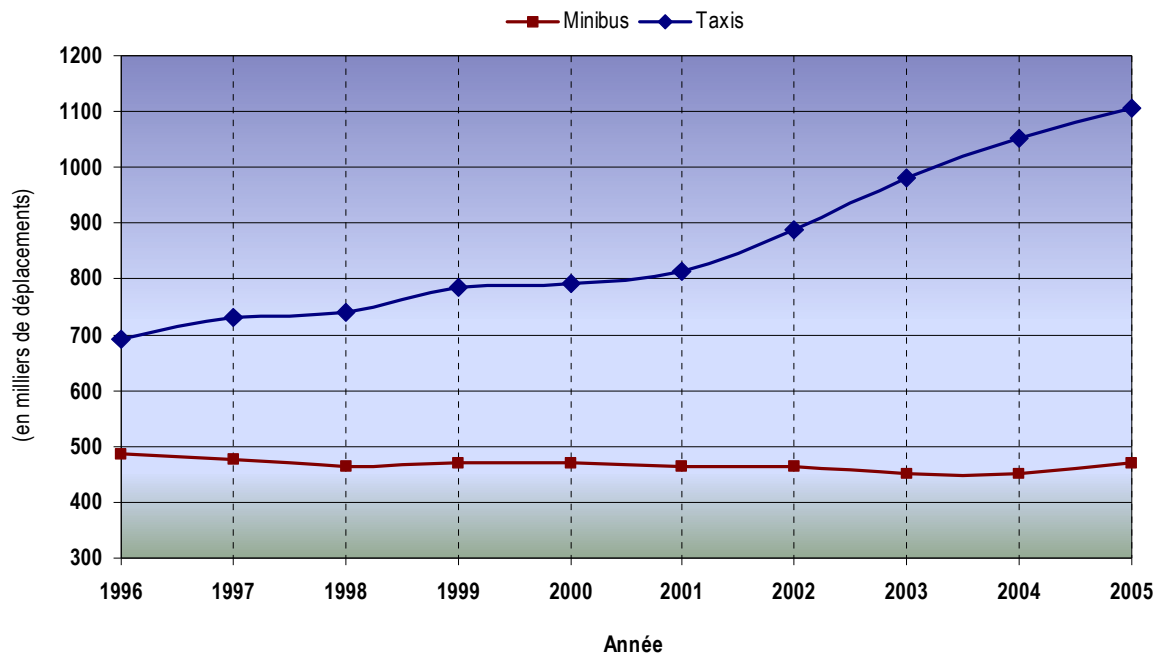
DÉPENSES TOTALES – TRANSPORT ADAPTÉ

(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	21,6	22,0	23,4	24,1	26,5	26,4	28,9	29,4	31,6	34,0	57,4 %
\$ constants	21,6	21,7	22,7	23,0	24,7	24,0	25,8	25,7	27,1	28,7	32,8 %



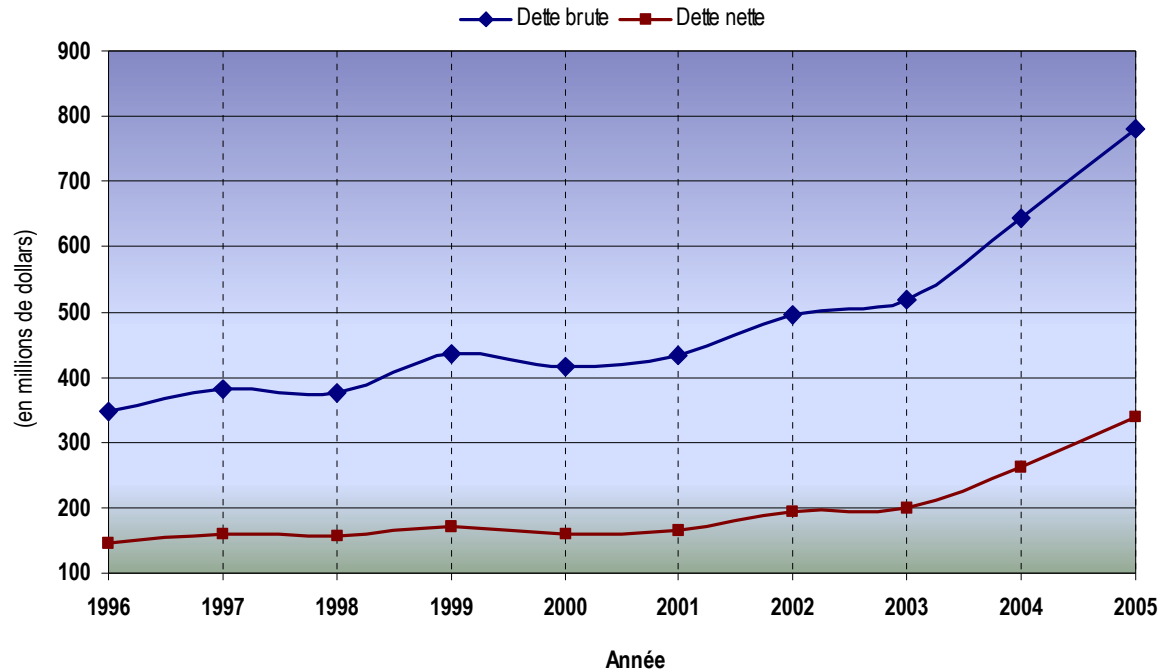
DÉPLACEMENTS EN MINIBUS ET TAXI – TRANSPORT ADAPTÉ

(en millions de déplacements)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Minibus	485	478	463	469	469	465	463	450	450	470	-3,1 %
Taxis	693	732	740	784	793	814	887	981	1053	1107	59,8 %
Total	1 178	1 210	1 203	1 253	1 262	1 279	1 350	1 431	1 503	1 577	33,9 %



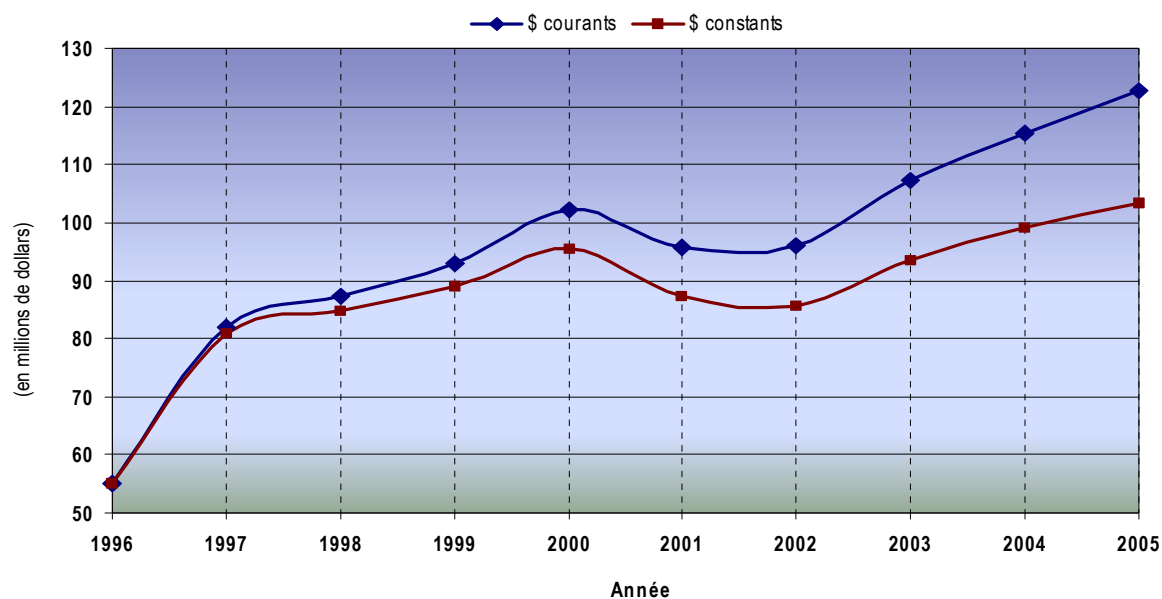
DETTE BRUTE ET NETTE DE LA STM (EXCLUANT LES TRAINS DE BANLIEUE)

(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Dettes brute	349,1	383,1	374,8	437,2	415,7	432,0	496,0	519,9	642,4	780,4	123,5 %
Dettes nette	145,8	160,4	156,3	171,7	160,5	164,9	192,6	200,1	263,0	339,1	132,5 %



DÉPENSES BRUTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS – AUTOBUS ET MÉTRO

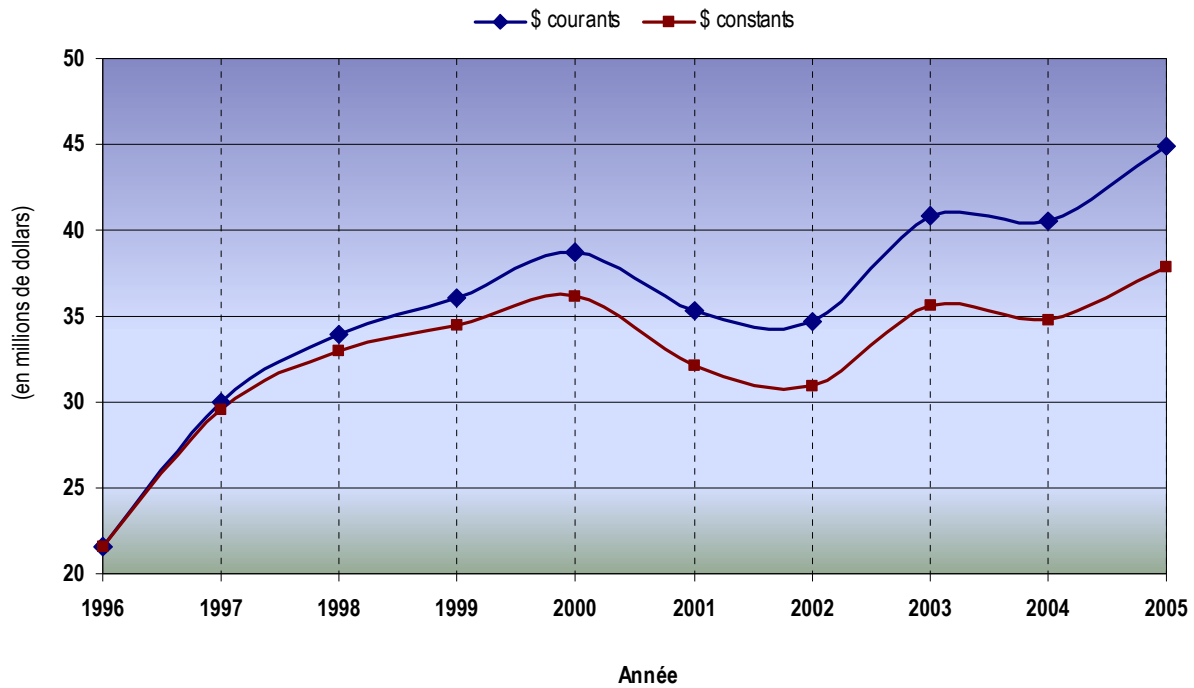
(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
Service de la dette	44,4	65,4	73,3	75,0	84,1	78,5	78,6	89,2	88,4	101,0	
Virement au fonds de roulement	-0,7	3,3	3,1	2,0	1,1	1,4	2,2	2,4	2,4	1,2	
PEPM	11,3	9,1	8,6	9,2	11,3	11,8	11,6	10,0	12,1	14,0	
Projets spéciaux		4,2	2,4	6,9	5,8	4,0	3,6	5,7	12,5	6,4	
\$ courants	55,0	82,0	87,4	93,1	102,3	95,7	95,9	107,3	115,4	122,6	122,9 %
\$ constants	55,0	80,9	84,8	89,0	95,5	87,3	85,7	93,6	99,1	103,5	88,1 %



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

SERVICE DE LA DETTE NET – AUTOBUS ET MÉTRO

(en millions)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
\$ courants	21,6	30,0	34,0	36,1	38,7	35,3	34,7	40,8	40,5	44,9	107,9 %
\$ constants	21,6	29,5	33,0	34,5	36,2	32,2	31,0	35,6	34,8	37,9	75,5 %



BUDGET 2005

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)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Janvier 2003	Juillet 2003	2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
CAM mensuelle												
Tarif ordinaire												
\$ courants	44,50	45,00	45,00	46,00	47,00	48,50	50,00	52,00	54,00	59,00	61,00	37,1 %
\$ constants	44,50	44,38	43,69	43,98	43,88	44,21	44,68	45,38	47,12	50,69	51,48	15,7 %
Tarif réduit												
\$ courants	18,50	19,00	19,00	19,50	20,00	22,50	25,00	26,00	27,00	31,00	32,50	75,7 %
\$ constants	18,50	18,74	18,45	18,64	18,67	20,51	22,34	22,69	23,56	26,63	27,43	48,2 %
CAM hebdo												
Tarif ordinaire												
\$ courants			12,00	12,25	12,50	13,50	14,00	15,00	16,00	18,00	18,00	50,0 %*
\$ constants			12,00	12,06	12,02	12,68	12,89	13,49	14,39	15,93	15,65	30,4 %*
Tarif réduit												
\$ courants			6,00	6,25	6,50	6,75	7,00	7,50	8,00	9,50	9,75	62,5 %*
\$ constants			6,00	6,15	6,25	6,34	6,44	6,74	7,19	8,41	8,48	41,3 %*
Tickets												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,29	1,33	1,33	1,38	1,38	1,42	1,50	1,58	1,67	1,83	1,88	45,2 %
\$ constants	1,29	1,31	1,29	1,31	1,28	1,29	1,34	1,38	1,45	1,58	1,58	22,5 %
Tarif réduit												
\$ courants	0,63	0,67	0,67	0,71	0,71	0,71	0,75	0,79	0,83	0,92	0,96	53,3 %
\$ constants	0,63	0,66	0,65	0,68	0,66	0,65	0,67	0,69	0,73	0,79	0,81	29,4 %
Espèces												
Tarif ordinaire												
\$ courants	1,85	1,85	1,85	1,90	2,00	2,00	2,25	2,25	2,50	2,50	2,50	35,1 %
\$ constants	1,85	1,82	1,80	1,82	1,87	1,82	2,01	1,96	2,18	2,15	2,11	14,0 %
Tarif réduit												
\$ courants	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	25,0 %
\$ constants	1,00	0,99	0,97	0,96	0,93	0,91	1,12	1,09	1,09	1,07	1,05	5,5 %
Carte touristique												
1 jour												
\$ courants	5,00	5,00	5,00	5,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	8,00	8,00	60,0 %
\$ constants	5,00	4,93	4,85	4,78	6,54	6,38	6,26	6,11	6,11	6,87	6,75	35,0 %
3 jours												
\$ courants	12,00	12,00	12,00	12,00	14,00	14,00	14,00	14,00	14,00	16,00	16,00	33,3 %
\$ constants	12,00	11,83	11,65	11,47	13,07	12,76	12,51	12,22	12,22	13,75	13,50	12,5 %

* Variation 1998 - 2005

VENTE DE TITRES

<i>(en millions de titres)</i>	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Prévision 2004	Budget 2005	Variation % 1996-2005
CAM mensuelle											
Tarif ordinaire	2,56	2,71	2,71	2,35	2,26	2,36	1,98	2,07	2,10	2,11	-17,5 %
Tarif réduit	1,04	1,11	1,12	1,09	1,09	1,05	1,64	1,72	1,62	1,63	56,3 %
Total	3,60	3,82	3,83	3,44	3,35	3,41	3,62	3,79	3,72	3,74	3,8 %
CAM hebdo											
Tarif ordinaire			0,30	2,05	2,76	2,74	2,45	2,10	1,66	1,67	-18,4%*
Tarif réduit			0,02	0,12	0,17	0,21	0,27	0,29	0,28	0,28	132,1%*
Total			0,32	2,17	2,93	2,95	2,72	2,39	1,93	1,95	-10,1%*
Tickets											
Tarif ordinaire	48,00	40,80	42,00	37,80	36,90	37,40	38,78	37,65	38,10	39,63	-17,4 %
Tarif réduit	16,20	13,80	13,50	14,20	11,70	12,21	12,99	12,96	13,79	13,92	-14,1 %
Total	64,20	54,60	55,50	52,00	48,60	49,61	51,77	50,61	51,88	53,55	-16,6 %
Espèces											
Tarif ordinaire	21,00	24,50	23,20	23,00	24,30	25,60	21,58	18,90	18,98	19,28	-8,2 %
Tarif réduit	2,60	2,90	2,70	3,00	3,10	3,78	2,68	2,36	2,46	2,49	-4,3 %
Total	23,60	27,40	25,90	26,00	27,40	29,38	24,25	21,26	21,45	21,77	-7,8 %
Carte touristique <i>(en milliers de titres)</i>											
1 jour	64,40	78,10	63,70	82,20	55,80	47,80	50,40	55,36	57,75	58,33	-9,4 %
3 jours	25,40	32,80	30,40	30,20	27,10	30,20	33,78	46,52	49,33	49,82	96,1 %
Total	89,80	110,90	94,10	112,40	82,90	78,00	84,17	101,88	107,08	108,15	20,4 %

* Variation 1999 – 2005, introduction de la CAM hebdo en septembre 1998

GRILLE TARIFAIRE – VILLES NORD-AMÉRICAINES**Tarifs ordinaires 2004****(en dollars canadiens)*

	Espèces	Tickets	Carte mensuelle
Montréal	2,50 \$	1,83 \$	59,00 \$
Longueuil	3,25 \$	2,25 \$	66,25 \$
Laval	2,85 \$	2,50 \$	64,00 \$
Québec	2,50 \$	2,10 \$	62,15 \$
Ottawa	2,60 \$	1,80 \$	63,00 \$
Toronto	2,25 \$	1,90 \$	98,75 \$
Winnipeg	1,80 \$	1,75 \$	67,40 \$
Calgary	2,00 \$	1,75 \$	65,00 \$
Edmonton	2,00 \$	1,50 \$	59,00 \$
Vancouver	2,00 \$	1,80 \$	63,00 \$
Boston	2,70 \$	2,45 \$	86,98 \$
New York	2,45 \$	2,04 \$	85,76 \$
Chicago	2,14 \$	2,14 \$	91,88 \$
Atlanta	2,14 \$	2,14 \$	64,32 \$
Philadelphie	2,45 \$	1,59 \$	85,76 \$
Los Angeles	1,84 \$	1,65 \$	63,71 \$

Le taux de change utilisé est celui de la Banque du Canada au 26 octobre 2004 (1,00 \$ US = 1,2251 \$ CA)

* Au moment de la publication du livre du budget 2005, les tarifs 2005 des autres villes n'étaient pas disponibles.

BUDGET 2005

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, les revenus de location ou de services et la participation au bénéfice net des filiales.

Contribution de la Ville de Montréal

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

Contribution du gouvernement – révision du cadre financier

Compensation financière à venir des différents paliers gouvernementaux.

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.

Contributions régionales – aide métropolitaine – autobus

Compensation de 0,50 \$ par passager, versée par l'AMT pour les coûts d'exploitation du réseau d'autobus métropolitain.

Contributions régionales – aide métropolitaine – intégration tarifaire

Somme versée par l'AMT afin de combler une portion du rabais tarifaire accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM.

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.

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 une portion des rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres intermédiaires et réduits 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 18,00 \$ 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.

Revenus-voyageurs – transport adapté

Revenus perçus de la clientèle utilisant les services de transport adapté.

Subvention du gouvernement au transport adapté

Subvention accordée par le gouvernement du Québec et établie selon les critères définis par le Programme d'aide au transport adapté. Comprend une enveloppe indexée annuellement 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. La dépense est imputée 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'assurance 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 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

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 *(en dollars)*

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. Sous cette rubrique, sont également comptabilisés les frais généraux servant au calcul du coût de fabrication des pièces du Réseau des autobus.

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)

Coût des projets financés par le budget d'exploitation, requis pour réaliser les réparations majeures afin de maintenir en bon état de fonctionnement les équipements et les installations ayant atteint la moitié de leur vie utile. Comprend également des programmes de remplacement et de conformité aux normes environnementales et de santé et sécurité au travail.

Projets spéciaux

Dépenses liées à la réalisation des projets en lien avec le Plan d'affaires, de même qu'à l'accomplissement de projets informatiques et à la licence corporative du système intégré d'entreprise R/3 de SAP.

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

Coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement.

Services professionnels

Honoraires versés à des bureaux d'études externes pour leur expertise particulière dans les domaines suivants : administratif, juridique, informatique, 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 les coûts relatifs aux contrats de taxi pour le transport régulier et adapté, à l'impartition de la centrale informatique, au contrat de transport d'argent et au contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

Virement au fonds de roulement

Somme imputée à la dépense relativement aux acquisitions en immobilisations financées à même le fonds de roulement. L'amortissement doit s'effectuer sur une période maximale de cinq ans à compter de l'année suivant l'acquisition.

Remerciements

L'élaboration du budget 2005 est le fruit du travail d'un grand nombre d'employés de la Société. Votre collaboration, votre dévouement, votre engagement actif, sont tous des éléments qui ont permis, encore cette année, de présenter le Budget 2005.

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*
