

BUDGET 2000



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

Il nous fait plaisir de vous transmettre le *Budget 2000* de la STCUM, un budget de 675,5 millions de dollars, en baisse de 9,8 millions de dollars par rapport à celui de 1999. Compte tenu du contexte de resserrement des finances publiques, la contribution des municipalités de la CUM a été maintenue à 231,6 millions de dollars. La STCUM a réussi à boucler son budget, entre autres, en diminuant ses dépenses d'exploitation, pour un niveau de service équivalent à celui de 1999, et en prévoyant une légère hausse de certains tarifs.

Ce budget de fin de siècle marque un tournant important pour la STCUM. Le transport en commun est à la croisée des chemins : ou bien des ressources importantes sont investies afin d'assurer son développement ou bien il continuera de décliner au profit de l'automobile. Les décisions des dix dernières années ont entraîné des changements majeurs dans les structures et dans le mode de financement du transport en commun. En voici les faits saillants.

Création du CMTC

La décennie avait bien débuté avec la mise en place du Conseil métropolitain du transport en commun (CMTC) et l'injection, par le gouvernement du Québec, d'une aide additionnelle de 26,5 millions de dollars. Cette aide était destinée à défrayer le coût de la mise en place d'une carte régionale¹ et à compenser la STCUM pour les effets financiers interréseaux². Après entente avec les trois sociétés de transport, la STCUM recevait la subvention de Québec, tandis que la STL et la STRSM conservaient les recettes des titres régionaux achetés par leurs résidents, même si ceux-ci se déplaçaient à la fois sur leur réseau et sur celui de la STCUM.

La création du CMTC en 1990 comportait donc de grands avantages : elle favorisait la coordination du transport en commun régional; elle permettait aux usagers régionaux de bénéficier d'une baisse de tarifs; elle prévoyait l'injection d'argent neuf dans le financement du transport en commun et elle s'appuyait sur un engagement clair de toutes les parties en faveur du développement des infrastructures. Elle arrivait dans un contexte où les municipalités de la CUM étaient aussi déterminées à investir davantage dans le transport en commun.

Désengagement de Québec en 1992

Cet engagement de tous en faveur de la relance du transport en commun fut de courte durée puisque, dès 1991, prenant prétexte de la récession et de la crise des finances publiques, le gouvernement du Québec annonçait son intention de mettre fin au financement de l'exploitation du transport en commun à partir de 1992 et de reflipper la facture aux municipalités. Le retrait de Québec signifiait, en fait, le début de la baisse du financement public au transport en commun donc, éventuellement, des coupures de service et des hausses de tarifs, deux mesures défavorables à l'utilisation du transport en commun qui était déjà à la baisse.

C'est ainsi que de 1989 à 1993, les sociétés de transport n'ont eu d'autres choix que d'augmenter leurs tarifs. La nouvelle Carte régionale (mise en vente en 1990) passa donc de 42 \$ à 72 \$ (une hausse de 71 %), la carte mensuelle de la STRSM, de 35 \$ à 54,50 \$ (56 %), celle de STL, de 35,50 \$ à 57 \$ (54 %) et celle de la STCUM, de 31 \$ à 43 \$ (39 %).

-
- 1 La Carte régionale de transport permettait à son détenteur d'utiliser les réseaux de la STCUM, de la STL et de la STRSM. Son introduction s'est traduite par un rabais tarifaire important pour les personnes utilisant plus d'un réseau de transport pour leurs déplacements.
 - 2 Les effets financiers interréseaux sont les coûts nets générés par les utilisateurs du réseau de la STCUM qui ne résident pas sur le territoire de la CUM et qui, de ce fait, ne contribuent pas au financement du déficit d'exploitation des services qu'ils utilisent.

Hausse suivie d'un maintien de la contribution des municipalités de 1992 à 1994

Conscientes des impacts du déclin du transport en commun, les municipalités de la CUM ont alors accepté d'augmenter leur contribution de près de 150 millions de dollars. Jumelée aux revenus de la nouvelle taxe sur l'immatriculation ainsi qu'à un congé de contribution partiel au Régime de retraite en 1992, cette mesure a permis à la STCUM de mettre en place un plan de relance du transport en commun qui a été réalisé sur une période de trois ans, soit jusqu'en 1994. Durant cette période, la contribution des municipalités a été maintenue au même niveau grâce à l'application de la Loi 102 qui s'est traduite par la récupération de 1 % de la masse salariale et par le gel des salaires en 1993 et 1994.

De 1995 à 1997 : mise en place de l'AMT et baisse du financement public de la STCUM

La baisse de l'évaluation foncière et la volonté des municipalités de cesser d'augmenter les taxes, voire de les diminuer, les ont incitées à réduire de 7,5 millions de dollars leur contribution au financement du transport en commun en 1995.

L'année 1996 constitue une autre étape importante au chapitre du désengagement, puisque le gouvernement du Québec¹ a cessé de subventionner les dépenses d'exploitation des trains de banlieue et s'est retiré des subventions au transport métropolitain. Il a confié de plus la responsabilité de la gestion des trains de banlieue, qui incombait auparavant à la STCUM, à l'Agence métropolitaine de transport.

L'année 1996 a aussi été marquée par l'introduction d'une nouvelle taxe foncière² pour financer un fonds régional de développement et par un changement majeur dans les formules de financement. Ce changement s'est traduit par une perte de recettes de plus de 60 millions de dollars (subvention du CMTC et recettes provenant de la taxe d'immatriculation) qui ne fut que partiellement compensée par les nouvelles contributions de 50 millions de dollars versées par l'AMT. Quant à la baisse des dépenses nettes associée au transfert de la responsabilité de la gestion des trains de banlieue, elle a été en grande partie annulée par la baisse de la contribution des municipalités, laquelle a servi à financer leur contribution à l'AMT pour les trains de banlieue et le fonds régional d'immobilisations.

Aux prises avec des difficultés financières, la CUM baissa à nouveau sa contribution de 9 millions de dollars en 1997, laquelle a été en partie compensée par une hausse des revenus-voyageurs métropolitains provenant de la nouvelle formule de partage des recettes métropolitaines.

Nouveau transfert de facture aux municipalités en 1998

En 1998, le gouvernement a adopté la Réforme Trudel et a refilé une autre facture de 375 millions de dollars aux municipalités. Pour les villes de la CUM, ce transfert de responsabilités se chiffrait à 105 millions de dollars, ce qui les a obligé, cette fois-là, à diminuer leur contribution au transport en commun de 15 millions de dollars. En 1999, grâce à l'appropriation des surplus de 1997 et de 1998, la STCUM a réussi à réduire de 23 millions de dollars additionnels leur quote-part afin de les aider à faire face à leurs nouvelles obligations.

Comme le gouvernement du Québec semble déterminé à maintenir cette facture en l'an 2000 et considérant qu'il n'y a pas eu de nouveau pacte fiscal ni de changement dans le financement du transport en commun, la STCUM se retrouve face au défi de maintenir en l'an 2000 la contribution des municipalités au niveau de 1999.

¹ En 1996, le gouvernement cessait de subventionner les dépenses d'exploitation des trains de banlieue et se retirait des subventions au transport régional. Ce nouveau retrait de plus de 50 millions de dollars ne fut que partiellement compensé par l'introduction d'une taxe de 1,5 ¢ le litre d'essence dédiée au transport en commun.

² Cette nouvelle taxe est de 1 ¢ le 100 \$ d'évaluation et s'applique à l'ensemble du territoire de l'AMT. Elle a été mise en place sur une période de trois ans.

L'évolution du financement public de la STCUM au cours de la dernière décennie

Trois points culminants ont marqué l'évolution du financement public de la STCUM au cours des dix dernières années :

- le gouvernement du Québec a diminué de 171 millions de dollars sa contribution à l'exploitation du transport en commun; ce chiffre s'élève à 190 millions de dollars si on inclut son retrait du financement des trains de banlieue en 1996;
- cette baisse a été partiellement compensée par la contribution de 50 millions de dollars provenant du prélèvement sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence ;
- la contribution des municipalités de la CUM au transport en commun a augmenté de 96,5 millions de dollars.

Ainsi, pour l'ensemble de ses dépenses et en tenant compte de la contribution de 1,8 million de dollars de la STRSM aux coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro, la STCUM accuse un manque à gagner de 23,6 millions de dollars par rapport à 1990. Considérant que son service de dette net a augmenté de 34,7 millions de dollars pour la même période, le financement public net des dépenses d'exploitation de la STCUM a, en fait, diminué de 58,3 millions de dollars.

Les efforts de compression de la STCUM au cours des dernières années

Alors que le retrait de Québec s'était traduit par une hausse substantielle des tarifs, la baisse du financement public au cours des dernières années n'a pas eu le même effet. Ainsi, les usagers de la STCUM ont pu profiter en 1994 et en 1998 d'un gel des tarifs, de telle sorte que ceux-ci ont évolué à un rythme près de l'inflation depuis 1993.

C'est donc en grande partie par la compression de ses dépenses qu'après 1994, la STCUM a fait face, d'une part, à une baisse de près de 60 millions de dollars du financement public et, d'autre part, à une hausse de 20 millions de dollars de son service de la dette ainsi qu'à une croissance inévitable de ses coûts de main-d'œuvre et de ses biens et services.

Depuis 1994, la réduction de l'effectif et des heures supplémentaires équivaut à une diminution de plus de 1 000 postes, soit une baisse de 13 %. Cette baisse a malheureusement affecté le service. Ainsi, entre 1994 et 1998, les heures de service offertes sur le réseau des autobus ont chuté de plus de 14 %. Depuis, elles sont restées relativement stables.

Sur le plan administratif, une restructuration majeure amorcée en 1997 et terminée en 1998, s'est traduite par l'abolition de 222 postes et par le départ volontaire de 200 employés.

Le Budget 2000

Le Budget 2000 de la STCUM en est un de transition. Il est marqué par la nécessité de trouver des moyens de rendre récurrente la baisse de 23 millions de dollars de la contribution des municipalités approuvée en 1999. La STCUM devra donc réaliser des compressions au chapitre de la rémunération, ce qui constitue un des principaux enjeux des négociations qu'elle entreprendra bientôt avec quatre de ses syndicats dont les conventions collectives viendront à échéance en janvier 2000.

En même temps, ce budget marque la fin des coupures, c'est-à-dire le maintien de l'offre de service et une légère hausse de l'effectif (26 postes). Il réaffirme l'engagement de la STCUM de livrer 100 % du service planifié tout en minimisant les hausses de certains tarifs au niveau de l'inflation. Il démontre aussi la volonté de l'entreprise d'améliorer la qualité du service, notamment au transport adapté qui verra son budget augmenter de 5,7 %.

Par ailleurs, la STCUM prévoit investir, entre 2000 et 2002, quelque 300 millions de dollars dans son réseau et près de 157 millions de dollars pour les projets de prolongement de métro sur les lignes 2 et 5. Au-delà de leur impact positif sur l'économie régionale, ces projets d'investissement lui permettront aussi de rehausser la qualité de son service tout en conservant en bon état son patrimoine.

Perspectives 2000

La décennie qui vient de se terminer avait pourtant bien débuté. En effet, les intervenants avaient dégagé un large consensus sur la nécessité de relancer le transport en commun dans la région de Montréal. Force est de constater que le retrait du gouvernement du Québec du financement et, indirectement, les différentes factures qu'il a transférées aux municipalités, ont effrité sensiblement ce consensus. Pourtant, même si l'achalandage a légèrement augmenté au cours des dernières années grâce à une croissance économique soutenue, la part des déplacements faits en transport en commun n'a pas cessé de se détériorer. Selon des études effectuées par la STCUM, cette part est passée de 38 % à 30 % entre 1988 et 1998.

Les modifications dans les structures, et en particulier la mise en place de l'AMT - un organisme gouvernemental à qui le mandat de coordination du transport en commun régional et de son développement a été confié -, n'ont rien changé concrètement à la situation du transport en commun. En l'occurrence, en confiant à l'AMT la gestion des trains de banlieue et en finançant un fonds régional de développement à même l'impôt foncier, le gouvernement a fait en sorte que les taxes des résidents du centre de la région de Montréal financent en fait le développement des services en grande partie destinés aux résidents des couronnes.

Les coûts reliés à la détérioration du transport en commun sont énormes et bien connus : accroissement de la congestion et de la pollution, pression sur le développement des infrastructures routières, hausse des coûts du transport dont celui des marchandises, baisse de la compétitivité du centre, pression sur les sources d'énergie non renouvelable, etc.

La relance du transport en commun dans la région de Montréal est de plus en plus essentielle. Elle nécessite des actions rapides et d'envergure dont il faudra absolument tenir compte lors de la révision des structures municipales de la région de Montréal, de l'élaboration d'un nouveau pacte fiscal entre Québec et les municipalités, de la révision de la Loi de l'AMT et de la sortie prochaine du plan de transport du ministère des Transports.

Les conditions de succès d'une telle relance sont bien connues :

- il faut d'abord arrêter de couper dans le financement du transport en commun;
- il faut améliorer la qualité des services, ce qui nécessite, entre autres, des investissements pour maintenir en bon état et améliorer les infrastructures existantes;
- il faut redonner aux élus locaux le contrôle de la coordination et du développement du transport en commun (révision de la Loi sur l'AMT);
- il faut relancer les investissements dans de nouvelles infrastructures de transport;
- il faut revoir les formules de financement du transport en commun pour en augmenter les sommes et en assurer la stabilité;
- il faut enfin accroître les contraintes et les coûts associés à l'utilisation de l'automobile.

Malgré la baisse du financement public au cours des dernières années et les conséquences qu'elle a eues sur les tarifs et sur la qualité des services, la STCUM demeure bien placée pour relever le défi qui lui incombe en tant que principal transporteur au Québec.

À preuve, ses tarifs figurent parmi les plus bas en Amérique du Nord. En 1999, la carte mensuelle coûtait 46 \$, alors qu'elle s'élevait à 54 \$ à Vancouver, à 55,50 \$ sur la Rive-Sud, à 57 \$ à Laval, à 68 \$ à Boston, à 83 \$ à Toronto et à 93 \$ à New York!

De plus, grâce aux investissements importants réalisés au cours des dix dernières années, ses infrastructures sont en bon état.

Quant à ses normes de service, particulièrement au réseau du métro, elles restent parmi les meilleures en Amérique du Nord et ce, en dépit des coupures des dernières années.



Enfin, la STCUM est une entreprise bien gérée. Ces faits sont d'ailleurs confirmés par la cote de crédit A (+) qu'elle a reçue récemment de la DBRS (Dominion Bond Rating Service).

Dans un tel contexte, c'est avec confiance que les membres du conseil d'administration et de la direction de la STCUM se tournent vers l'avenir et c'est avec détermination qu'ils entendent travailler activement à la relance du transport en commun dans la région de Montréal.

Frank Zampino, CA
Président du conseil d'administration
Maire de Saint-Léonard

Jacques Fortin
Directeur général

Le conseil d'administration

Monsieur Frank Zampino

Président

Maire de la ville de Saint-Léonard

Monsieur Pierre-Yves Melançon

Vice-président

Conseiller municipal de la ville de Montréal

Madame Vera Danyluk

Membre

Présidente du Comité exécutif de la CUM

Monsieur Ovide T. Baci

Membre

Maire de la ville de Roxboro

Monsieur John W. Meaney

Membre

Maire de la ville de Kirkland

Monsieur Jean-Guy Deschamps

Membre

Conseiller municipal de la ville de Montréal

Monsieur Achille Polcaro

Membre

Conseiller municipal de la ville de Montréal

Madame Ginette Marotte

Membre

Représentante des citoyens de la banlieue

Monsieur Yves Leblanc

Membre

Représentant des citoyens de la ville de Montréal



Table des matières

BUDGET 2000 ET GRILLE TARIFAIRE

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

FAITS SAILLANTS 2000	9
-----------------------------------	---

ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2000.....	14
Revenus 1999 – 2000.....	15
Analyse des revenus 1999 - 2000.....	16

ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2000.....	22
Dépenses par type 1999 - 2000.....	23
Effectif et heures supplémentaires 1999 - 2000.....	24
Analyse des dépenses 1999 - 2000.....	25

ANALYSE DES ACTIVITÉS

Dépenses par activité 1999 - 2000.....	30
Effectif et heures supplémentaires par activité 1999 - 2000.....	31
Analyse par secteur d'activités 2000.....	32

DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 1999 – 2000.....	37
Dépenses 1999 – 2000 — Autobus et métro.....	38
Effectif et heures supplémentaires 1999 – 2000 — Autobus et métro.....	39
Dépenses, effectif et heures supplémentaires 1999 – 2000 — Transport adapté.....	40

PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

L'organigramme.....	43
Réseau des autobus.....	46
Réseau du métro.....	48
Soutien à l'exploitation.....	50
Gestion des ressources financières et matérielles.....	52
Affaires corporatives.....	54
Secrétariat et affaires juridiques.....	55
Vérification générale.....	56
Direction générale.....	57

**PERSPECTIVES FINANCIÈRES**

Hypothèses du cadre financier	60
Cadre financier 2000 – 2001 – 2002 — revenus	62
Cadre financier 2000 – 2001 – 2002 — dépenses.....	63
Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2002	64

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction	69
Revenus totaux	70
Revenus d'exploitation — autobus et métro	71
Taux d'autofinancement des dépenses d'exploitation — autobus et métro	72
Évolution de la contribution de la CUM au budget de la STCUM depuis 1993.....	73
Dépenses totales	74
Dépenses totales de rémunération et de biens et services	75
Dépenses totales — autobus et métro	76
Dépenses liées à l'exploitation — autobus et métro	77
Effectif moyen et heures supplémentaires	78
Achalandage — autobus et métro	79
Heures de service — autobus	80
Kilomètres parcourus — autobus et voitures de métro	81
Dépenses totales — transport adapté.....	82
Déplacements en minibus et taxi — transport adapté	83
Dette de la STCUM.....	84
Dépenses brutes liées aux investissements — autobus et métro.....	85

TITRES DE TRANSPORT

Titres de transport — tarifs ordinaires et réduits.....	88
Vente de titres.....	89
Grille tarifaire — Villes nord-américaines.....	90

ANNEXE

Définition des types de revenus.....	93
Définition des types de dépenses	95
Définition des activités	99



BUDGET 2000 ET GRILLE TARIFAIRE

Revenus

Dépenses

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

Grille tarifaire



Revenus

(en milliers de dollars)

REVENUS-VOYAGEURS**Autobus et métro**

Titres STCUM

272 157

Recettes métropolitaines

16 538**288 695****Transport adapté**940**TOTAL DES REVENUS-VOYAGEURS****289 635****AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION****13 548****CRÉDITS REPORTÉS**5 000**TOTAL DES REVENUS D'EXPLOITATION****308 183****SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ****19 063****SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS**

Service de la dette – autobus et métro

48 734

Implantation des autobus à plancher surbaissé

1 300**50 034****CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DE LA CUM****231 600****CONTRIBUTION DE LA STRSM - LIGNE 4****1 803****CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

Aide métropolitaine – métro

40 420

Aide métropolitaine – autobus

6 169

Équipements métropolitains

2 493

Financement de la dette – trains de banlieue

15 71864 800

TOTAL DES REVENUS**675 483**



Dépenses

(en milliers de dollars)

AUTOBUS ET MÉTRO

Dépenses liées à l'exploitation		520 072	
Dépenses liées aux investissements			
Programme d'entretien périodique majeur	12 000		
Projets spéciaux	5 200		
Service de la dette	89 588		
Virement au fonds de roulement	1 400		
TOTAL AUTOBUS ET MÉTRO		108 188	628 260

TRANSPORT ADAPTÉ

Dépenses liées à l'exploitation 25 657

TRAINS DE BANLIEUE – SERVICE DE LA DETTE 15 718

DÉPENSES IMPRÉVUES 5 848

TOTAL DES DÉPENSES 675 483

SOMMAIRE

Dépenses liées à l'exploitation 545 729

Dépenses liées aux investissements – autobus et métro 108 188

Service de la dette – trains de banlieue 15 718

Dépenses imprévues 5 848

TOTAL DES DÉPENSES 675 483



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

Budget 2000

(en milliers de dollars)

REVENUS

Voyageurs	289 635
Contribution des municipalités du territoire de la CUM	231 600
Subventions du gouvernement du Québec	69 097
Contribution de l'Agence métropolitaine de transport	64 800
Contribution de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 803
Autres revenus	13 548
	<u>670 483</u>

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Service autobus et métro	523 181
Service de transport adapté	24 036
Service de la dette et frais de financement	40 191
Dépenses imprévues	5 848
Maintien des actifs	11 500
	<u>604 756</u>

AUTRES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

Remboursement en capital	31 951
Transfert aux activités d'investissement	3 407
	<u>35 358</u>
	<u>640 114</u>

EXCÉDENT DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES AVANT AFFECTATIONS **30 369**

AFFECTATIONS

Surplus accumulé de l'année précédente affecté à l'exercice en cours **5 000**

Réserves financières et fonds réservés

Virement au fonds d'amortissement	(33 969)
Virement au fonds de roulement	(1 400)
	<u>(35 369)</u>
	<u>(30 369)</u>

EXCÉDENT NET **-**



Grille tarifaire

	2000	1999
<u>Tarif local ordinaire</u>		
CAM	47,00 \$	46,00 \$
CAM hebdo	12,50 \$	12,25 \$
Tickets	6 / 8,25 \$	6 / 8,25 \$
Espèces	2,00 \$	1,90 \$
<u>Tarif local réduit</u>		
CAM	20,00 \$	19,50 \$
CAM hebdo	6,50 \$	6,25 \$
Tickets	6 / 4,25 \$	6 / 4,25 \$
Espèces	1,00 \$	1,00 \$
Carte touristique		
	5 \$ / 1 jour	5 \$ / 1 jour
	12 \$ / 3 jours	12 \$ / 3 jours



FAITS SAILLANTS 2000

Budget en baisse de 1,4 %

Le budget 2000 de la STCUM s'inscrit en continuité avec les précédents. Il reflète le contexte de resserrement des dépenses publiques et présente de nouveau une baisse, soit 9,8 millions de dollars (-1,4 %) par rapport à l'année dernière. Ce budget se veut toutefois en être un de transition vers une nouvelle décennie marquée par la relance du transport en commun dans la région de Montréal.

Maintien de la contribution des municipalités

Afin d'alléger le fardeau des municipalités, qui ont dû absorber un nouveau transfert de facture du gouvernement du Québec, il a été convenu en 1998 de remettre à la Communauté urbaine de Montréal (CUM), à titre d'avance sur la contribution de 1999, un montant de 23 millions de dollars. Ainsi, les municipalités de la CUM ont versé à la STCUM un montant net de 231,6 millions de dollars pour l'année 1999. La contribution des municipalités demeure à ce niveau en l'an 2000, puisqu'il n'y a pas de nouveau pacte fiscal et que le gouvernement semble résolu à maintenir la facture transmise aux municipalités.

Diminution de la contribution anticipée de la STRSM

La quote-part de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, dans le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisation du métro reliant son territoire à celui de la STCUM, a été fixée à 1,8 million de dollars selon un décret gouvernemental. La contribution anticipée de 2,7 millions de dollars au budget 1999 a donc été diminuée de 0,9 million de dollars au budget 2000.

Légère hausse de certains tarifs

Une légère hausse des tarifs de 1,95 % en moyenne, portera, entre autres, à 47 \$ le prix de la CAM et à 2 \$ le paiement en espèces à compter de janvier 2000. Le prix des tickets sera toutefois maintenu au niveau de 1999. Les clients de la STCUM continueront de payer beaucoup moins que les usagers des autres villes canadiennes pour l'utilisation du transport en commun. La STCUM figure parmi les sociétés de transport qui offrent les tarifs les plus bas en Amérique du Nord.

La hausse des revenus-voyageurs et la relative stabilité des autres revenus feront en sorte que les revenus d'exploitation couvriront 58 % des dépenses d'exploitation des réseaux autobus et métro en 2000, comparativement à 42,8 % en 1991. Ce plus haut niveau d'autofinancement atteint depuis la dernière décennie est étroitement lié à la diminution des dépenses d'exploitation des réseaux autobus et métro.

Pour un niveau de service équivalant à 1999, une diminution des dépenses d'exploitation

En 2000, les dépenses liées à l'exploitation diminueront de 17,9 millions de dollars, soit -3,2 % par rapport au budget 1999. Toutefois, le niveau de service planifié sera sensiblement le même qu'en 1999, des ressources additionnelles seront allouées autant à l'exploitation qu'à l'entretien pour assurer à la clientèle la livraison de cent pour cent du service planifié.

Pour équilibrer son budget, la STCUM doit réaliser au chapitre de la rémunération des compressions de l'ordre de 23 millions de dollars dans le cadre des négociations qu'elle entreprendra avec quatre de ses six unités syndicales dont les conventions collectives viennent à échéance en janvier 2000.

Les dépenses d'exploitation en biens et services sont maintenues au même niveau que 1999. L'augmentation de l'ordre de 4 millions de dollars est liée à la non-récurrence d'un changement de pratique comptable au budget 1999.

Le transport adapté en croissance continue

Le budget 2000 pour le transport adapté, en hausse de 5,7 % par rapport au budget 1999, permettra de fournir 1 245 000 déplacements en minibus et en taxi. De plus, le remplacement du système de répartition d'appels au transport adapté sera amorcé en 2000. Le nouveau système améliorera le service à la clientèle en facilitant l'accès au centre d'appels et en augmentant le taux d'occupation de la flotte de minibus et de taxi.

Hausse des dépenses liées aux investissements

Les dépenses liées aux investissements augmenteront de 12,8 millions de dollars en 2000, soit de 13,5 % par rapport au budget 1999. Le service de la dette autobus et métro, à lui seul, affiche une hausse de 10,1 million de dollars. Cette augmentation a été amoindrie de 3 millions de dollars en favorisant un appariement entre la durée de vie des actifs et celle des financements. Cette croissance du service de la dette s'explique par de nouveaux besoins d'emprunts totalisant 125 millions de dollars, dont 62 % serviront principalement à financer l'achat et l'implantation de 320 autobus à plancher surbaissé acquis depuis 1998. Ces emprunts servent également à financer le projet de rénovation des stations du réseau initial du métro, l'achat d'escaliers mécaniques et le maintien en bon état du patrimoine et des équipements fixes.

Le programme de rénovation des stations, démarré en 1997, se terminera en 2000. Ainsi, plus de 60 millions de dollars auront été investis avec la participation financière du ministère des Transports du Québec (50 %) et de l'Agence métropolitaine de transport (25 %) afin de garder en bon état ce patrimoine collectif.

En plus des subventions aux immobilisations octroyées dans le cadre du programme d'aide au transport en commun, le gouvernement du Québec effectuera un dernier versement de l'ordre de 1,3 million de dollars pour compenser 50 % des coûts d'implantation que la STCUM a dû encourir pour mettre en service les autobus à plancher surbaissé acquis depuis 1995.

La STCUM obtient sa première cote de crédit

Afin d'élargir ses sources de financement pour répondre adéquatement aux besoins croissants d'investissement, la STCUM a amorcé une démarche d'obtention d'une cote de crédit sur les marchés financiers. À cet effet, la firme DBRS vient tout récemment d'accorder une cote de crédit A (+) à la dette à long terme de la STCUM. Les extraits de communiqué de la Dominion Bond Rating Service Limited, ci-dessous, présentent les facteurs les plus importants sur lesquels cette cote a été octroyée :

- *l'historique de bonne gestion financière de la STCUM que mettent en évidence la stabilité et l'importance des excédents d'opérations depuis les six dernières années, en dépit de conditions économiques difficiles durant la première moitié des années 1990 et des compressions financières par les municipalités;*
- *le pouvoir légal de recouvrement auprès des municipalités de la CUM pour boucler le budget de la STCUM;*
- *une situation économique plus vigoureuse et une bonne perspective économique à court terme qui devraient faire progresser la part des revenus-voyageurs du transporteur public.*



ANALYSE DES REVENUS

Répartition des revenus 2000

Revenus 1999 - 2000

Analyse des revenus 1999 - 2000

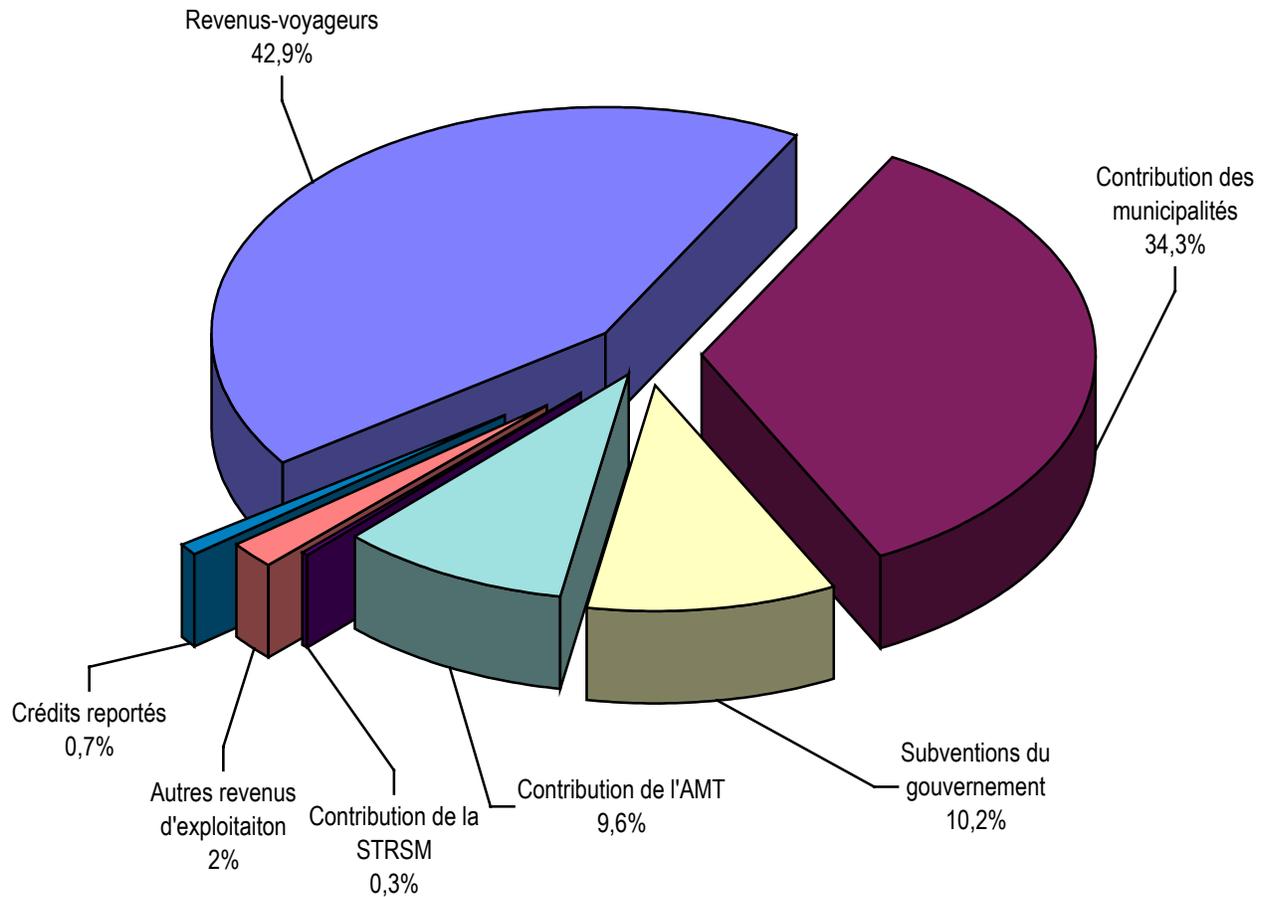


Note liminaire

Un montant de 0,7 million de dollars relié au service de trains Blainville / Montréal a été reclassé de la rubrique « Contribution de l'AMT » à la rubrique « Autres revenus d'exploitation » au budget 1999.

Les montants inscrits dans les tableaux sont arrondis, la plupart, 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.

Répartition des revenus 2000



**Revenus 1999 – 2000**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2000	Proportion des revenus	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
					Écart	Écart %
REVENUS-VOYAGEURS						
Autobus et métro ¹						
Titres STCUM	272 157	40,3 %	267 249	265 493	4 908	1,8
Recettes métropolitaines	16 538	2,4 %	17 217	16 391	(679)	(3,9)
	288 695	42,7 %	284 466	281 884	4 229	1,5
Transport adapté	940	0,1 %	980	920	(40)	(4,1)
	289 635	42,9 %	285 446	282 804	4 189	1,5
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	13 548	2,0 %	13 915	14 593	(367)	(2,6)
CRÉDITS REPORTÉS						
De la réserve pour dépenses imprévues	5 000	0,7 %			5 000	
Surplus des revenus sur les dépenses				538		
	5 000	0,7 %		538	5 000	
SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ	19 063	2,8 %	18 026	17 420	1 037	5,8
SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS						
Service de la dette - autobus et métro	48 734	7,2 %	41 067	39 310	7 667	18,7
Implantation des autobus à plancher surbaissé	1 300	0,2 %		2 382	1 300	
	50 034	7,4 %	41 067	41 692	8 967	21,8
CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DE LA CUM	231 600	34,3 %	231 600	231 600		
Excédent de 1998			23 000	23 000	(23 000)	(100,0)
CONTRIBUTION DE LA STRSM - LIGNE 4	1 803	0,3 %	2 689	806	(886)	(32,9)
CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT						
Aide métropolitaine - métro	40 420	6,0 %	40 839	40 420	(419)	(1,0)
Aide métropolitaine - autobus	6 169	0,9 %	5 982	6 160	187	3,1
Équipements métropolitains	2 493	0,4 %	2 424	2 424	69	2,8
Financement de la dette - trains de banlieue	15 718	2,3 %	20 331	20 302	(4 613)	(22,7)
	64 800	9,6 %	69 576	69 306	(4 776)	(6,9)
TOTAL	675 483	100,0 %	685 319	681 759	(9 836)	(1,4)

¹ Les revenus ne tiennent pas compte de l'introduction par l'AMT d'un nouveau titre intermédiaire.

Analyse des revenus 1999 - 2000

Le budget 2000 des revenus est en baisse de 9,8 millions de dollars, soit -1,4 % par rapport au budget 1999. Voici les principales variations par catégorie de revenus.

Revenus-voyageurs en hausse de 1,5 %

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Impact de la hausse des tarifs au 1 ^{er} avril 1999 sur les revenus du premier trimestre 2000.	1,7
■ Impact de la hausse des tarifs de 1,95 % au 1 ^{er} janvier 2000 sur les revenus 2000.	5,2
■ Accroissement des revenus moindre qu'escompté au budget 1999 (3,5 millions de dollars).	- 1,8
■ Ajustement de l'impact du nouveau mode de répartition des recettes métropolitaines, entre les sociétés de transport, surévaluées par l'AMT en 1999 pour la STCUM.	- 0,7
■ Autres.	- 0,2
	<u>4,2</u>

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

	<i>(en millions de dollars)</i>
■ Non-récurrence des revenus associés à la vente du garage St-Henri déjà considérés au budget 1999 (l'offre d'achat est conditionnelle à un changement de zonage).	- 1,5
■ Ristourne de fin de contrat provenant d'un surplus en assurance-vie et en assurance-salaire pour les employés non-syndiqués et les professionnels syndiqués.	0,5
■ Augmentation des revenus de publicité.	0,3
■ Autres.	0,3
	<u>- 0,4</u>

Crédits reportés

Le budget 2000 prévoit un excédent de 5 millions de dollars provenant de la réserve pour dépenses imprévues de l'exercice précédent.

Subvention du gouvernement au transport adapté en hausse de 5,8 %

Une subvention additionnelle de 1 million de dollars est anticipée suite à la hausse de 1,3 million de dollars du niveau des dépenses d'exploitation du service du transport adapté. En 1999, le ministère des Transports du Québec a annoncé qu'il autorisait la prévision annuelle des dépenses d'exploitation établie selon les résultats des huit premiers mois de l'année.

Subventions du gouvernement liées aux investissements en hausse de 21,8 %

(en millions de dollars)

■ Augmentation des subventions liées à la hausse du service de la dette autobus et métro. Les projets financés par emprunt sont décrits dans le document « Dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002 » de la STCUM.	7,7
■ Subvention liée aux coûts d'implantation des autobus à plancher surbaissé. Les coûts admissibles sont ceux visant les modifications aux installations et aux méthodes d'entretien. Ce programme qui devait se terminer en mars 2000 a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2000.	1,3
	<u>9,0</u>

Contribution des municipalités de la CUM

La STCUM a remis 23 millions de dollars à la CUM en 1998 à titre d'avance sur la contribution de 1999. Ainsi, les municipalités de la CUM ont versées à la Société un montant net de 231,6 millions de dollars pour 1999. La contribution des municipalités est maintenue à ce niveau pour l'an 2000.

Contribution de la STRSM — ligne 4 en baisse de 32,9 %

La contribution anticipée, de 2,7 millions de dollars au budget 1999, a été diminuée de 0,9 million de dollars au budget 2000, soit au niveau fixé par le décret du gouvernement du Québec en juin 1999. La valeur de la contribution est fixée à 0,6 million de dollars pour 1997, à 1,2 million de dollars pour 1998 et à 1,8 million de dollars pour 1999 et 2000.

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport en baisse de 6,9 %

(en millions de dollars)

■ Diminution de l'aide métropolitaine autobus et métro.	- 0,2
■ Diminution du service de la dette des trains de banlieue de 20,3 à 15,7 millions de dollars, financée à 100 % par l'AMT.	- 4,6
	<u>- 4,8</u>



ANALYSE DES DÉPENSES

Répartition des dépenses 2000

Dépenses par type 1999 - 2000

Effectif et heures supplémentaires 1999 - 2000

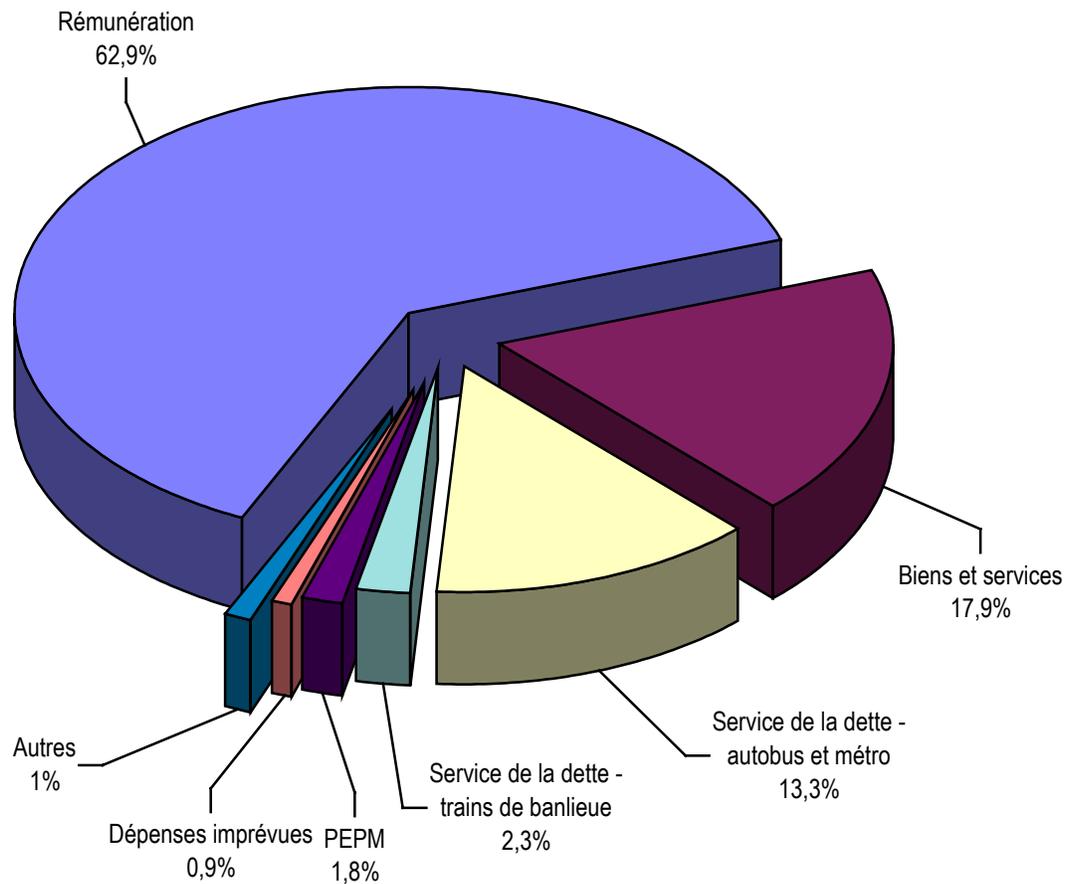
Analyse des dépenses 1999 – 2000

Note liminaire

Quelques transferts d'activités ont été effectués entre certaines directions exécutives. Pour fins de comparaison, ces changements ont été reflétés dans les dépenses de 1999.

Les montants inscrits dans les tableaux sont arrondis, la plupart, 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.

Répartition des dépenses 2000



**Dépenses par type 1999 - 2000**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2000	Proportion des dépenses	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
					Écart	Écart %
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	307 265	45,5 %	306 887	304 040	378	0,1
Heures supplémentaires	16 666	2,5 %	13 784	22 151	2 882	20,9
Primes diverses et autres paiements	32 527	4,8 %	32 653	33 102	(126)	(0,4)
Avantages sociaux conventionnés	50 526	7,5 %	50 373	49 914	153	0,3
	406 984	60,3 %	403 697	409 207	3 287	0,8
Cotisations aux régimes publics	32 456	4,8 %	32 212	32 749	244	0,8
Coût de la CSST	6 750	1,0 %	10 075	7 738	(3 325)	(33,0)
Crédits en maladie au départ			1 100	1 100	(1 100)	(100,0)
Amortissement des salaires et avantages sociaux courus	1 500	0,2 %			1 500	
	40 706	6,0 %	43 387	41 587	(2 681)	(6,2)
Mesures de réduction	(23 000)	-3,4 %			(23 000)	
	424 690	62,9 %	447 084	450 794	(22 394)	(5,0)
Biens et services						
Dépenses majeures	5 050	0,7 %	4 482	3 572	568	12,7
Énergie, taxes et permis	45 770	6,8 %	46 023	44 868	(253)	(0,5)
Services professionnels	3 341	0,5 %	3 244	2 998	97	3,0
Services techniques et autres services	15 612	2,3 %	15 185	15 765	427	2,8
Matériel et fournitures	31 462	4,7 %	32 239	29 676	(777)	(2,4)
Location	7 398	1,1 %	7 144	7 167	254	3,6
Financement des opérations	805	0,1 %	605	605	200	33,1
Dépenses diverses	11 601	1,7 %	7 635	7 382	3 966	51,9
	121 039	17,9 %	116 557	112 033	4 482	3,8
	545 729	80,8 %	563 641	562 827	(17 912)	(3,2)
DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS						
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	1,8 %	12 000	8 400		
Projets spéciaux	5 200	0,8 %	3 900	8 767	1 300	33,3
Service de la dette - autobus et métro	89 588	13,3 %	79 448	75 815	10 140	12,8
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %		149	1 400	
	108 188	16,0 %	95 348	93 131	12 840	13,5
SERVICE DE LA DETTE - TRAINS DE BANLIEUE	15 718	2,3 %	20 331	20 302	(4 613)	(22,7)
DÉPENSES IMPRÉVUES	5 848	0,9 %	5 999	499	(151)	(2,5)
TOTAL	675 483	100,0 %	685 319	676 759	(9 836)	(1,4)

Effectif et heures supplémentaires 1999 - 2000

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	136	136	133		
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	263	264	259	(1)	(0,4)
Employés de bureau syndiqués	545	544	519	1	0,2
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	296	294	293	2	0,7
Commis caissiers	192	194	187	(2)	(1,0)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	109	109	108		
Agents de surveillance	143	145	130	(2)	(1,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 258	3 244	3 267	14	0,4
Employés d'entretien	1 789	1 784	1 626	5	0,3
	6 731	6 714	6 522	17	0,3
Temporaire					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	2	2	10		
Employés de bureau syndiqués	18	12	35	6	50,0
Commis caissiers	7	7	5		
Agents de surveillance	4	3	10	1	33,3
Chauffeurs, opérateurs et autres	5	5	4		
Employés d'entretien	25	23	201	2	8,7
	61	52	265	9	17,3
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	2	2			
Commis caissiers	1	1	2		
Agents de surveillance	2	2	5		
Chauffeurs, opérateurs et autres	99	99	110		
Employés d'entretien	19	19	23		
	123	123	140		
	6 915	6 889	6 927	26	0,4
EFFECTIF LIÉ AUX INVESTISSEMENTS	80	80	64		
TOTAL	6 995	6 969	6 991	26	0,4
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires	240	280	280	(40)	(14,3)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	338	626	2 619	(288)	(46,0)
Employés de bureau syndiqués	15 628	17 616	26 201	(1 988)	(11,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	34 626	31 626	60 310	3 000	9,5
Commis caissiers	39 200	35 804	53 708	3 396	9,5
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	11 909	11 942	19 973	(33)	(0,3)
Agents de surveillance	4 652	4 552	7 474	100	2,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	339 038	255 657	431 294	83 381	32,6
Employés d'entretien	83 412	75 344	112 619	8 068	10,7
TOTAL	529 043	433 447	714 478	95 596	22,1

Analyse des dépenses 1999 - 2000

Dépenses liées à l'exploitation

Le budget 2000 des dépenses liées à l'exploitation est en baisse de 17,9 millions de dollars, soit -3,2 % par rapport au budget de 1999. Cette diminution est principalement liée à la rémunération.

Rémunération en baisse de 5 %

Cette variation, d'un montant de 22,4 millions de dollars, est le résultat de l'application de mesures de réduction, de l'accroissement de l'effectif et des heures supplémentaires principalement chez les chauffeurs et les employés d'entretien et d'une diminution liée au calcul de la cotisation à la CSST.

(en millions de dollars)

■ Mesures de réduction.	- 23,0
■ Augmentation de 26 postes et de 95 600 heures supplémentaires : <i>L'écart de la rémunération tient compte de reclassements de dépenses et d'une rémunération inférieure pour des employés temporaires occupant des postes permanents.</i>	3,3
<ul style="list-style-type: none"> • chauffeurs (+ 16 postes et + 84 590 heures supplémentaires) : <ul style="list-style-type: none"> ◆ révision du taux de remplacement : + 10 postes et + 69 050 heures supplémentaires; ◆ révision de l'impact du paiement en début d'année des banques de maladie et de la possibilité du paiement d'une semaine de vacances non utilisée : + 16 postes et + 18 340 heures supplémentaires; ◆ application de normes et ajustement du service : - 13 postes et - 2 800 heures supplémentaires; ◆ désinstitutionnalisation et élargissement de l'accessibilité au transport adapté : + 3 postes. • employés d'entretien (+ 8 postes et + 8 070 heures supplémentaires) : <ul style="list-style-type: none"> ◆ projet « Graffitis » (remplacement des vitres vandalisées des voitures de métro) : + 4 postes et + 120 heures supplémentaires; ◆ augmentation des inspections de pneus, révision des périodicités d'entretien des voitures du métro et rationalisation dans les activités d'entretien du métro : + 2 postes et - 1 450 heures supplémentaires; ◆ révision des activités d'entretien des autobus et du taux de remplacement : + 2 postes et + 9 400 heures supplémentaires. • autres groupes d'employés, incluant les opérateurs (+ 2 postes et + 2 940 heures supplémentaires) : entre autres, ajout de 2 postes de bureau afin de maximiser le recouvrement des crédits de garantie prévus au niveau du matériel et des fournitures. 	- 2,7
■ Ajustements reflétés à la rémunération :	
<ul style="list-style-type: none"> • nouvelle méthode de calcul de la cotisation à la CSST, introduite en 1999, qui entraîne une diminution du taux de cotisation pour 2000; • changement de pratique comptable : retrait de la provision pour crédits en maladie au départ et ajout de l'amortissement des salaires et avantages sociaux courus au 31 décembre 1999. 	- 3,1
	0,4
	- 22,4

Biens et services en hausse de 3,8 %

Cette augmentation, d'un montant de 4,5 millions de dollars, est surtout liée à la non-réurrence d'un changement de pratique comptable prévu au budget 1999 et à la rationalisation de certaines dépenses. Voici les principales variations pour chacune des catégories.

	<i>(en millions de dollars)</i>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Dépenses majeures : <ul style="list-style-type: none"> • retrait prématuré de pneus pour les voitures de métro conséquent à divers problèmes de fabrication; • augmentation du coût des minibus et remplacement de véhicules de service au transport adapté. 	0,6
<ul style="list-style-type: none"> ■ Énergie, taxes et permis : <ul style="list-style-type: none"> • assurance-responsabilité comptabilisée sur la durée du contrat (3 ans) plutôt qu'en fonction des paiements annuels (2 ans). 	- 0,3
<ul style="list-style-type: none"> ■ Services professionnels : <ul style="list-style-type: none"> • services juridiques reliés aux négociations. 	0,1
<ul style="list-style-type: none"> ■ Services techniques et autres services : <ul style="list-style-type: none"> • hausse du coût des contrats de taxi au transport adapté; • baisse du coût d'entretien des logiciels suite à l'implantation d'un système intégré d'entreprise (R/3 de SAP); • diminution de l'entretien du matériel roulant à l'externe. 	0,4
<ul style="list-style-type: none"> ■ Matériel et fournitures : <ul style="list-style-type: none"> • augmentation des crédits de garantie (compensation financière reçue pour couvrir les coûts inhérents aux bris de pièces encore sous garantie); • diminution du coût des freins pour les autobus. 	- 0,8
<ul style="list-style-type: none"> ■ Location : <ul style="list-style-type: none"> • relocalisation de l'équipe d'entretien à Bellechasse et augmentation du tarif de location. 	0,3
<ul style="list-style-type: none"> ■ Financement des opérations. 	0,2
<ul style="list-style-type: none"> ■ Dépenses diverses : <ul style="list-style-type: none"> • effet non récurrent du changement de pratique comptable introduit au budget 1999 : les engagements financiers en biens et services ne sont plus comptabilisés. 	4,0
	4,5

Dépenses liées aux investissements

Depuis quelques années, la STCUM maintient le programme de rajeunissement de son patrimoine (garages, stations, équipements, autobus, voitures de métro, etc.). Le budget 2000 augmente de 12,8 millions de dollars, soit 13,5 %, afin de financer de nouveaux investissements.

Le service de la dette autobus et métro représente 82,8 % du montant total des dépenses d'investissement et est en hausse de 10,1 millions de dollars par rapport au budget 1999.

Les projets financés par emprunt sont présentés dans le document « Dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002 » de la STCUM.

Programme d'entretien périodique majeur

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

Le budget 2000 est de 12 millions de dollars, soit au même niveau qu'au budget 1999. Les projets qui n'ont pu être réalisés en 1999 sont reconduits en 2000.

Ces projets ont pour objectif la revalorisation du patrimoine immobilier (3 millions de dollars), l'entretien des voitures de métro (4,8 millions de dollars), l'entretien des équipements fixes du métro (1,4 million de dollars) incluant un montant pour un programme d'inspection permettant d'identifier et de prioriser les besoins d'entretien de ces équipements afin d'assurer leur fiabilité et le maintien du service, la réparation des véhicules (1,1 million de dollars), le respect des normes environnementales et de santé-sécurité (0,8 million de dollars) et l'entretien de divers autres équipements (0,9 million de dollars).

Projets spéciaux en hausse de 33,3 %

Les orientations retenues par l'entreprise en matière d'informatique et celles concernant la flotte des véhicules requièrent, à court terme, certains investissements.

Décroissance de la centrale informatique (0,7 million de dollars) : au cours de l'an 2000, la STCUM poursuit ce plan déjà bien amorcé en 1999 et qui est prévu se terminer en janvier 2003.

Acquisition et remplacement d'équipements informatiques (1,5 million de dollars) : le parc d'équipements technologiques étant désuet, cette somme sert à couvrir, entre autres : le remplacement des équipements de communication entre le système d'approvisionnement et l'ordinateur central, l'acquisition d'équipements de télécommunication, la mise à jour des serveurs informatiques et des logiciels MS-Office et l'expertise externe essentielle afin d'absorber tous les changements et de gérer adéquatement les systèmes et les environnements.

Poursuite du plan de contingence pour la paie et de l'implantation du progiciel R/3 de SAP (0,7 million de dollars) : finalisation des plans de contingence pour répondre aux activités de rémunération requises jusqu'à l'implantation de la paie SAP, ainsi que certains coûts liés à cette implantation.

Projet pilote d'un système intégré de vente de titres en loge (0,2 million de dollars) : système visant à automatiser le travail de conciliation de caisse des changeurs en réduisant les coûts et la fréquence d'approvisionnement tout en assurant la disponibilité des titres en loge (achat de prototypes).

Coûts d'implantation liés aux autobus à plancher surbaissé (1,3 million de dollars, subventionné par le gouvernement du Québec) : la mise en service des autobus à plancher surbaissé nécessite certaines modifications aux installations et aux méthodes d'entretien.

Coûts de formation liés aux autobus à plancher surbaissé (0,8 million de dollars) : formation des employés du centre de transport St-Laurent pour l'utilisation et l'entretien de ces véhicules en l'an 2000.

Service de la dette – autobus et métro en hausse de 12,8 %

Le budget du service de la dette brut passera à 89,6 millions de dollars en 2000, soit une augmentation de 10,1 millions de dollars qui tient compte de l'appariement entre l'actif et le passif à long terme. En effet, la Société a entrepris de modifier des emprunts existants ce qui aura comme impact de réduire les dépenses liées au service de la dette de 3 millions de dollars en 2000. Le service de la dette net passera à 40,9 millions de dollars, soit une augmentation de 2,5 millions de dollars par rapport au budget 1999.

Cette croissance du service de la dette s'explique par de nouveaux besoins d'emprunt totalisant 125 millions de dollars, dont 62 % serviront principalement à financer l'achat et l'implantation de 320 autobus à plancher surbaissé acquis depuis 1998.

Ces emprunts servent également à financer le projet de rénovation des stations du réseau initial du métro qui se termine en 2000 (16 %), l'achat d'escaliers mécaniques (9 %) et le maintien en bon état du patrimoine et des équipements fixes (6 %).

Virement au fonds de roulement

Le fonds de roulement de la Société, au montant de 7 millions de dollars, a été créé en 1996, afin de faciliter l'acquisition d'immobilisations. En 1999, la totalité du fonds de roulement a été utilisée pour l'implantation d'un système intégré d'entreprise (R/3 de SAP). Il devra être remboursé à compter de 2000 à même le fonds d'exploitation, et ce, sur une période de cinq ans, soit 1,4 million de dollars par année.

Service de la dette – trains de banlieue en baisse de 22,7 %

En 2000, la diminution du service de la dette, de 4,6 millions de dollars, s'explique par l'échéance d'une émission d'obligations.



ANALYSE DES ACTIVITÉS

Dépenses par activité 1999 - 2000

Effectif et heures supplémentaires par activité 1999 - 2000

Analyse par secteur d'activités 2000

Dépenses par activité 1999 - 2000

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2000	Proportion des dépenses	Budget 1999	Budget 2000 vs budget 1999 Écart	Écart %
SERVICE					
Planification et développement du réseau	4 357	0,6 %	4 281	76	1,8
Logistique du transport - autobus	3 256	0,5 %	2 808	448	16,0
Livraison du service - autobus	204 379	29,3 %	200 952	3 427	1,7
Livraison du service - métro	44 036	6,3 %	44 418	(382)	(0,9)
Livraison du service - transport adapté	21 413	3,1 %	20 251	1 162	5,7
Ingénierie et services techniques	1 974	0,3 %	1 998	(24)	(1,2)
Service à la clientèle	3 853	0,6 %	4 050	(197)	(4,9)
Surveillance du réseau	12 109	1,7 %	11 847	262	2,2
Vente et perception	35 411	5,1 %	35 148	263	0,7
	330 788	47,4 %	325 753	5 035	1,5
VÉHICULES					
Entretien des véhicules - autobus	62 710	9,0 %	62 939	(229)	(0,4)
Entretien des véhicules - métro	29 132	4,2 %	29 126	6	
Entretien des véhicules - transport adapté	1 934	0,3 %	1 995	(61)	(3,1)
Ingénierie et services techniques	5 314	0,8 %	5 840	(526)	(9,0)
Acquisition de minibus	1 621	0,2 %	1 350	271	20,1
Programme d'entretien périodique majeur	6 045	0,9 %	6 464	(419)	(6,5)
	106 756	15,3 %	107 714	(958)	(0,9)
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES					
Gestion et entretien du patrimoine immobilier	41 342	5,9 %	41 313	29	0,1
Entretien des infrastructures du métro	24 227	3,5 %	24 279	(52)	(0,2)
Ingénierie et services techniques	8 755	1,3 %	8 437	318	3,8
Programme d'entretien périodique majeur	5 955	0,9 %	5 536	419	7,6
	80 279	11,5 %	79 565	714	0,9
GESTION DES RESSOURCES					
Direction	1 811	0,3 %	1 890	(79)	(4,2)
Gestion des ressources financières	6 534	0,9 %	6 327	207	3,3
Technologies de l'information	10 623	1,5 %	10 024	599	6,0
Gestion des ressources humaines	13 383	1,9 %	13 984	(601)	(4,3)
Approvisionnement	7 885	1,1 %	7 850	35	0,4
Ingénierie et services techniques	3 997	0,6 %	4 020	(23)	(0,6)
	44 233	6,3 %	44 095	138	0,3
FONCTIONS CORPORATIVES					
Vérification générale	971	0,1 %	996	(25)	(2,5)
Secrétariat et affaires juridiques	3 223	0,5 %	3 726	(503)	(13,5)
Affaires corporatives	5 855	0,8 %	6 680	(825)	(12,4)
Contrôle	666	0,1 %	696	(30)	(4,3)
	10 715	1,5 %	12 098	(1 383)	(11,4)
AUTRES DÉPENSES					
Dépenses liées aux investissements					
Projets spéciaux	5 200	0,7 %	3 900	1 300	33,3
Service de la dette - autobus et métro	89 588	12,8 %	79 448	10 140	12,8
Service de la dette - trains de banlieue	15 718	2,3 %	20 331	(4 613)	(22,7)
	110 506	15,8 %	103 679	6 827	6,6
Autres dépenses corporatives	9 358	1,3 %	6 416	2 942	45,9
Dépenses imprévues	5 848	0,8 %	5 999	(151)	(2,5)
	125 712	18,0 %	116 094	9 618	8,3
	698 483	100,0 %	685 319	13 164	1,9
Mesures de réduction - rémunération	(23 000)			(23 000)	
	675 483		685 319	(9 836)	

Effectif¹ et heures supplémentaires par activité 1999 - 2000

	Effectif			Heures supplémentaires		
	Budget 2000	Budget 1999	Écart	Budget 2000	Budget 1999	Écart
SERVICE						
Planification et développement du réseau	42	41	1	50	50	
Logistique du transport - autobus	45	39	6	4 398	4 398	
Livraison du service - autobus	2 797	2 783	14	290 906	206 322	84 584
Livraison du service - métro	401	409	(8)	45 925	46 666	(741)
Livraison du service - transport adapté	199	195	4	26 225	22 229	3 996
Ingénierie et services techniques	26	26			80	(80)
Service à la clientèle	47	46	1	1 920	1 880	40
Surveillance du réseau	170	172	(2)	5 652	5 552	100
Vente et perception	504	503	1	44 488	42 308	2 180
	4 231	4 214	17	419 564	329 485	90 079
VÉHICULES						
Entretien des véhicules - autobus	764	762	2	38 692	29 295	9 397
Entretien des véhicules - métro	369	364	5	13 151	16 085	(2 934)
Entretien des véhicules - transport adapté	24	23	1	2 874	2 874	
Ingénierie et services techniques	74	82	(8)		200	(200)
	1 231	1 231		54 717	48 454	6 263
PATRIMOINE IMMOBILIER ET INFRASTRUCTURES						
Gestion et entretien du patrimoine immobilier	434	435	(1)	15 412	15 294	118
Entretien des infrastructures du métro	333	333		11 150	9 677	1 473
Ingénierie et services techniques	110	102	8	2 844	2 907	(63)
	877	870	7	29 406	27 878	1 528
GESTION DES RESSOURCES						
Direction	13	11	2			
Gestion des ressources financières	89	87	2	1 622	2 768	(1 146)
Technologies de l'information	74	73	1	3 850	4 655	(805)
Gestion des ressources humaines	149	152	(3)	12 627	12 627	
Approvisionnement	127	127		7 142	7 142	
Ingénierie et services techniques	44	42	2		100	(100)
	496	492	4	25 241	27 292	(2 051)
FONCTIONS CORPORATIVES						
Vérification générale	10	10				
Secrétariat et affaires juridiques	24	24			207	(207)
Affaires corporatives	38	40	(2)	115	131	(16)
Contrôle	8	8				
	80	82	(2)	115	338	(223)
	6 915	6 889	26	529 043	433 447	95 596

¹ Exclut l'effectif lié aux investissements (80 années-personnes).

Analyse par secteur d'activités 2000

Les activités de la STCUM sont regroupées dans six secteurs distincts, soit le service, les véhicules, le patrimoine immobilier et les infrastructures, la gestion des ressources, les fonctions corporatives ainsi que les autres dépenses.

Le secteur *Service* comprend les activités nécessaires à la livraison du service, soit la planification et le développement du réseau, la logistique du transport - autobus, la livraison proprement dite du service pour les trois modes de transport (autobus, métro et transport adapté), l'ingénierie et services techniques, le service à la clientèle, la surveillance du réseau ainsi que la vente et la perception. Il inclut aussi les dépenses corporatives liées à ce secteur (diesel, électricité du métro, immatriculations).

Le secteur *Véhicules* comprend les activités nécessaires à l'entretien des véhicules de l'entreprise (autobus, métro, minibus, véhicules de service et de travaux) et l'ingénierie et services techniques, le coût d'acquisition des minibus ainsi que les dépenses du Programme d'entretien périodique majeur afférentes à ce secteur.

Le secteur *Patrimoine immobilier et infrastructures* comprend les activités nécessaires à la gestion et à l'entretien du patrimoine immobilier, l'entretien des infrastructures du métro et l'ingénierie et services techniques ainsi que les dépenses du Programme d'entretien périodique majeur afférentes à ce secteur. Il inclut également les dépenses corporatives liées à ce secteur (énergie des bâtiments, taxes municipales et location de locaux).

Le secteur *Gestion des ressources* comprend les activités de soutien, telles la direction, la gestion des ressources financières, les technologies de l'information, la gestion des ressources humaines, l'approvisionnement et l'ingénierie et services techniques.

Le secteur *Fonctions corporatives* comprend les dépenses de la Vérification générale, du Secrétariat et des affaires juridiques, des Affaires corporatives et du Contrôle.

Le secteur *Autres dépenses* comprend les dépenses liées aux investissements (projets spéciaux, service de la dette), les autres dépenses corporatives et les dépenses imprévues.

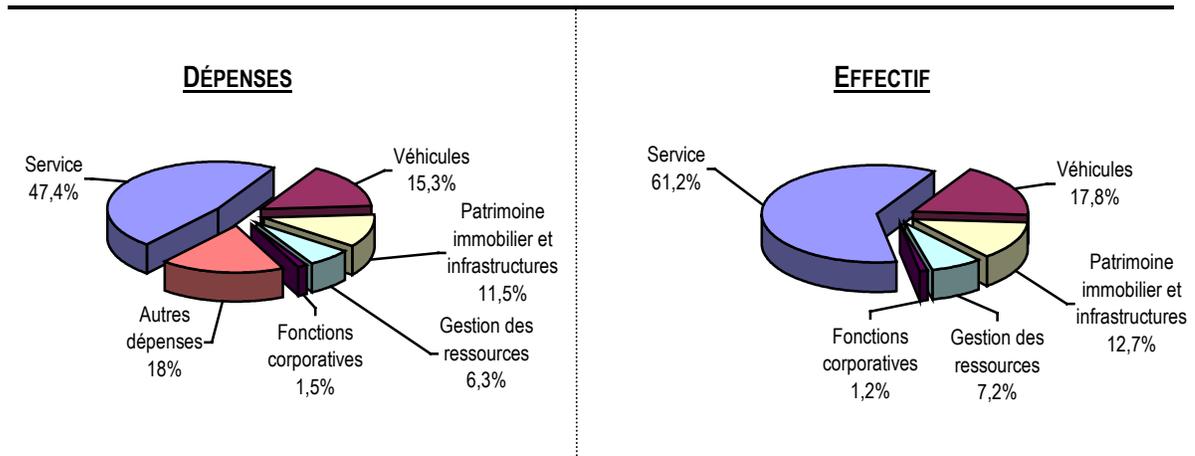
Les mesures de réduction liées à la rémunération ne sont pas considérées dans l'analyse des activités. Le graphique *Répartition des dépenses par secteur d'activités* présenté à la page suivante permet de constater que :

- 74,2 % des dépenses sont directement liées aux secteurs d'exploitation (47,4 % au service, 15,3 % aux véhicules et 11,5 % au patrimoine immobilier et aux infrastructures);
- 7,8 % des dépenses sont liées aux activités de soutien (6,3 % à la gestion des ressources et 1,5 % aux fonctions corporatives).

Toutefois, il faut tenir compte que 18 % des dépenses totales ne sont pas réparties dans les secteurs, soit les dépenses liées aux investissements (1 10 506 000 \$), les dépenses imprévues (5 848 000 \$) ainsi que les autres dépenses corporatives (9 358 000 \$), dont voici les principaux éléments :

	<i>(en milliers de dollars)</i>
■ Cotisation nette à la CSST.	3 007
■ Amortissement des salaires et avantages sociaux courus au 31/12/99.	1 500
■ Financement des opérations.	805
■ Virement au fonds de roulement.	1 400
■ Autres.	2 646
	<u>9 358</u>

Répartition par secteur d'activités



Le graphique « Répartition de l'effectif par secteur d'activités » démontre que :

- 91,7 % de l'effectif est affecté aux secteurs d'exploitation (61,2 % au service, 17,8 % aux véhicules et 12,7 % au patrimoine immobilier et aux infrastructures);
- 8,4 % de l'effectif est associé aux activités de soutien (7,2 % à la gestion des ressources et 1,2 % aux fonctions corporatives).

Le tableau suivant permet de voir quels groupes d'employés sont mis à contribution dans la réalisation des activités de chacun des secteurs d'intervention de la Société.

Effectif par groupe d'employés ¹

	Service	Véhicules	Patrimoine immobilier et infrastructures	Gestion des ressources	Fonctions corporatives	Total
Gestionnaires	44	19	17	50	6	136
Professionnels - employés de bureau non syndiqués	44	41	32	108	41	266
Employés de bureau syndiqués	136	60	83	251	33	563
Gestionnaires de 1^{er} niveau – transport	298					298
Commis caissiers	199					199
Gestionnaires de 1^{er} niveau – entretien		69	40			109
Agents de surveillance	148					148
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 362					3 362
Employés d'entretien		1 042	705	87		1 834
Total	4 231	1 231	877	496	80	6 915

¹ Exclut l'effectif lié aux investissements (80 années-personnes).



DÉPENSES PAR MODE DE TRANSPORT

Sommaire des dépenses par mode de transport 1999 - 2000

Dépenses 1999 – 2000 — Autobus et métro

Effectif et heures supplémentaires 1999 – 2000 — Autobus et métro

Dépenses, effectif et heures supplémentaires 1999 – 2000 — Transport adapté

**Sommaire des dépenses par mode de transport 1999 – 2000**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2000	Proportion des dépenses	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
					Écart	Écart %
AUTOBUS ET MÉTRO						
Dépenses liées à l'exploitation	520 072	77,0 %	539 360	539 207	(19 288)	(3,6)
Dépenses liées aux investissements						
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	1,8 %	12 000	8 400		
Projets spéciaux	5 200	0,8 %	3 900	8 767	1 300	33,3
Service de la dette	89 588	13,3 %	79 448	75 815	10 140	12,8
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %		149	1 400	
	<u>108 188</u>	<u>16,0 %</u>	<u>95 348</u>	<u>93 131</u>	<u>12 840</u>	<u>13,5</u>
	628 260	93,0 %	634 708	632 338	(6 448)	(1,0)
TRANSPORT ADAPTÉ						
Dépenses liées à l'exploitation	25 657	3,8 %	24 281	23 620	1 376	5,7
TRAINS DE BANLIEUE - SERVICE DE LA DETTE	15 718	2,3 %	20 331	20 302	(4 613)	(22,7)
DÉPENSES IMPRÉVUES	5 848	0,9 %	5 999	499	(151)	(2,5)
TOTAL	675 483	100,0 %	685 319	676 759	(9 836)	(1,4)
SOMMAIRE						
Dépenses liées à l'exploitation	545 729	80,8 %	563 641	562 827	(17 912)	(3,2)
Dépenses liées aux investissements – autobus et métro	108 188	16,0 %	95 348	93 131	12 840	13,5
Service de la dette – trains de banlieue	15 718	2,3 %	20 331	20 302	(4 613)	(22,7)
Dépenses imprévues	5 848	0,9 %	5 999	499	(151)	(2,5)
	675 483	100,0 %	685 319	676 759	(9 836)	(1,4)



Dépenses 1999 – 2000

Autobus et métro

(en milliers de dollars)	Budget 2000	Proportion des dépenses	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
					Écart	Écart %
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	297 381	47,3 %	297 263	294 606	118	
Heures supplémentaires	15 702	2,5 %	12 955	21 176	2 747	21,2
Primes diverses et autres paiements	31 216	5,0 %	31 396	31 819	(180)	(0,6)
Avantages sociaux conventionnés	48 961	7,8 %	48 825	48 377	136	0,3
	393 260	62,6 %	390 439	395 978	2 821	0,7
Cotisations aux régimes publics	31 395	5,0 %	31 182	31 727	213	0,7
Coût de la CSST	6 627	1,1 %	9 954	7 612	(3 327)	(33,4)
Crédits en maladie au départ			1 100	1 100	(1 100)	(100,0)
Amortissement des salaires et avantages sociaux courus	1 500	0,2 %			1 500	
	39 522	6,3 %	42 236	40 439	(2 714)	(6,4)
Mesures de réduction	(23 000)	-3,7 %			(23 000)	
	409 782	65,2 %	432 675	436 417	(22 893)	(5,3)
Biens et services						
Dépenses majeures	3 409	0,5 %	3 112	3 172	297	9,5
Énergie, taxes et permis	45 770	7,3 %	46 023	44 868	(253)	(0,5)
Services professionnels	3 326	0,5 %	3 229	2 998	97	3,0
Services techniques et autres services	8 217	1,3 %	8 507	8 573	(290)	(3,4)
Matériel et fournitures	31 010	4,9 %	31 675	29 224	(665)	(2,1)
Location	7 384	1,2 %	7 130	7 153	254	3,6
Financement des opérations	805	0,1 %	605	605	200	33,1
Dépenses diverses	10 369	1,7 %	6 403	6 196	3 966	61,9
	110 290	17,6 %	106 684	102 789	3 606	3,4
	520 072	82,8 %	539 359	539 206	(19 287)	(3,6)
DÉPENSES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS						
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	1,9 %	12 000	8 400		
Projets spéciaux	5 200	0,8 %	3 900	8 767	1 300	33,3
Service de la dette - autobus et métro	89 588	14,3 %	79 448	75 815	10 140	12,8
Virement au fonds de roulement	1 400	0,2 %		149	1 400	
	108 188	17,2 %	95 348	93 131	12 840	13,5
TOTAL	628 260	100,0 %	634 707	632 337	(6 447)	(1,0)



Effectif et heures supplémentaires 1999 – 2000

Autobus et métro

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	131	132	128	(1)	(0,8)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	263	264	259	(1)	(0,4)
Employés de bureau syndiqués	537	536	511	1	0,2
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	283	281	280	2	0,7
Commis caissiers	142	144	139	(2)	(1,4)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	107	107	106		
Agents de surveillance	143	145	130	(2)	(1,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	3 138	3 128	3 148	10	0,3
Employés d'entretien	1 768	1 763	1 608	5	0,3
	6 512	6 500	6 309	12	0,2
Temporaire					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	2	2	11		
Employés de bureau syndiqués	18	12	36	6	50,0
Commis caissiers	7	7	5		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien					
Agents de surveillance	4	3	10	1	33,3
Chauffeurs, opérateurs et autres	5	5	4		
Employés d'entretien	24	22	198	2	9,1
	60	51	264	9	17,6
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	2	2			
Commis caissiers	1	1			
Agents de surveillance	2	2	5		
Chauffeurs, opérateurs et autres	96	96	106		
Employés d'entretien	18	18	23		
	119	119	134		
	6 691	6 670	6 707	21	0,3
EFFECTIF LIÉ AUX INVESTISSEMENTS					
	80	80	64		
TOTAL	6 771	6 750	6 771	21	0,3
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires	240	280	280	(40)	(14,3)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	338	626	2 619	(288)	(46,0)
Employés de bureau syndiqués	15 553	17 541	26 041	(1 988)	(11,3)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	31 476	28 476	57 971	3 000	10,5
Commis caissiers	26 200	26 800	38 437	(600)	(2,2)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	11 309	11 342	19 490	(33)	(0,3)
Agents de surveillance	4 652	4 552	7 474	100	2,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	329 038	245 657	421 350	83 381	33,9
Employés d'entretien	81 138	73 070	110 100	8 068	11,0
TOTAL	499 944	408 344	683 762	91 600	22,4

Dépenses, effectif et heures supplémentaires 1999 – 2000

Transport adapté

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 2000	Proportion des dépenses	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
					Écart	Écart %
DÉPENSES LIÉES À L'EXPLOITATION						
Rémunération conventionnée						
Rémunération de base	9 884	38,5 %	9 624	9 434	260	2,7
Heures supplémentaires	964	3,8 %	829	975	135	16,3
Primes diverses et autres paiements	1 311	5,1 %	1 257	1 269	54	4,3
Avantages sociaux conventionnés	1 565	6,1 %	1 548	1 551	17	1,1
Cotisations aux régimes publics	1 061	4,1 %	1 030	1 026	31	3,0
Coût CSST salaire payé à l'employé	123	0,5 %	121	121	2	1,7
	14 908	58,1 %	14 409	14 376	499	3,5
Biens et services						
Dépenses majeures	1 641	6,4 %	1 370	399	271	19,8
Services professionnels	15	0,1 %	15			
Services techniques et autres services	7 395	28,8 %	6 678	7 192	717	10,7
Matériel et fournitures	452	1,8 %	564	452	(112)	(19,9)
Location	14	0,1 %	14	14		
Dépenses diverses	101	0,4 %	101	56		
	9 618	37,5 %	8 742	8 113	876	10,0
	24 526	95,6 %	23 151	22 489	1 375	5,9
Autres dépenses						
Énergie, entretien, taxes et informatique	1 131	4,4 %	1 131	1 131		
TOTAL	25 657	100,0 %	24 282	23 620	1 375	5,7
EFFECTIF (en années-personnes)						
Permanent						
Gestionnaires	5		4	4	1	25,0
Employés de bureau syndiqués	8		8	9		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	13		13	13		
Commis caissiers	50		50	48		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	2		2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	120		116	117	4	3,4
Employés d'entretien	21		21	19		
	219		214	212	5	2,3
Temporaire						
Employés d'entretien	1		1	2		
CSST						
Chauffeurs, opérateurs et autres	3		3	4		
Employés d'entretien	1		1			
	4		4	4		
TOTAL	224		219	218	5	2,3
HEURES SUPPLÉMENTAIRES						
Employés de bureau syndiqués	75		75	160		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	3 150		3 150	2 340		
Commis caissiers	13 000		9 004	15 271	3 996	44,4
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	600		600	483		
Chauffeurs, opérateurs et autres	10 000		10 000	9 944		
Employés d'entretien	2 274		2 274	2 520		
TOTAL	29 099		25 103	30 718	3 996	15,9



PRÉSENTATION DES UNITÉS ADMINISTRATIVES

L'organigramme

Réseau des autobus

Réseau du métro

Soutien à l'exploitation

Gestion des ressources financières et matérielles

Affaires corporatives

Secrétariat et affaires juridiques

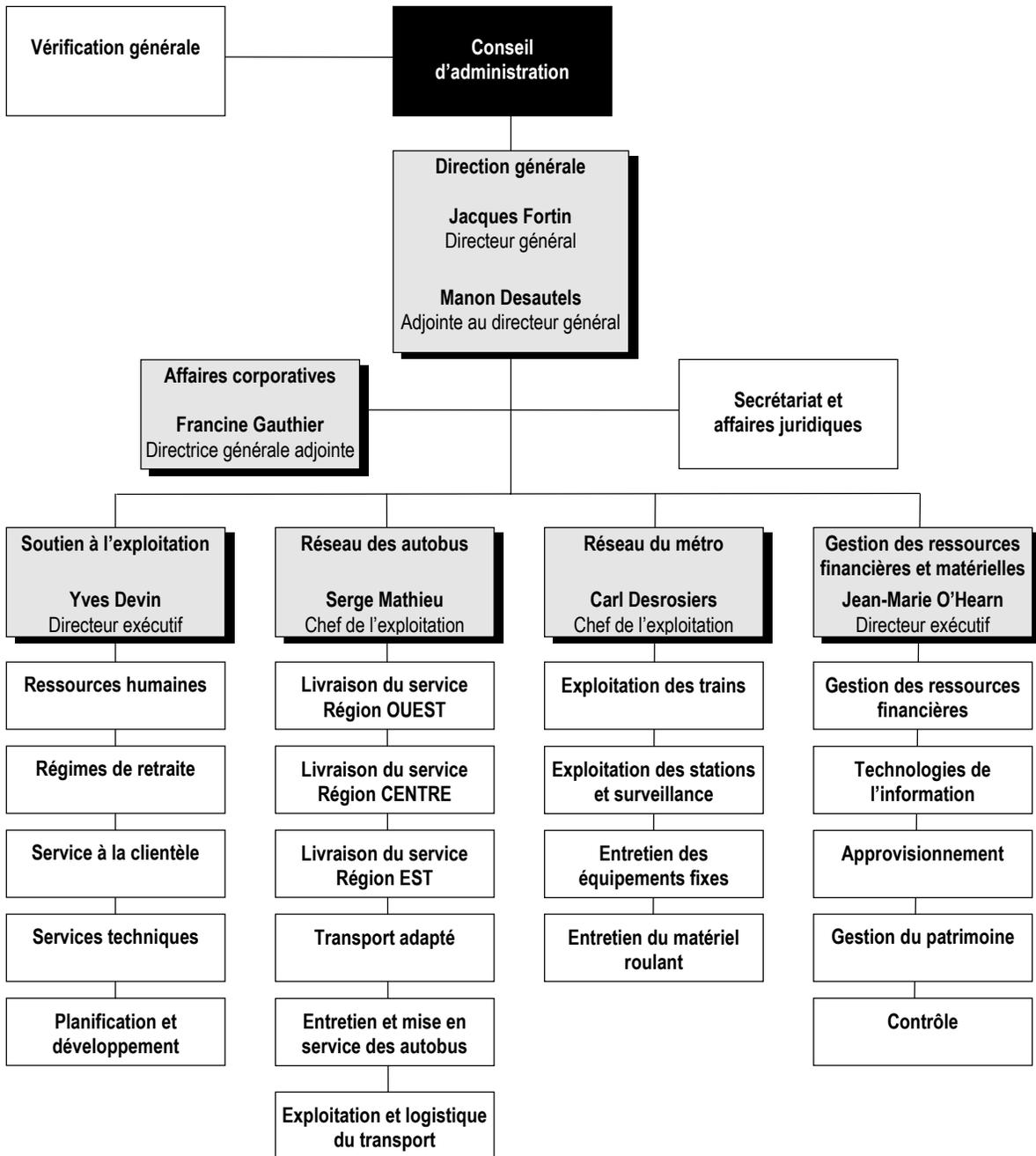
Vérification générale

Direction générale

L'organigramme



Membre du
comité de direction





Note liminaire

La présentation budgétaire par unité administrative ne tient pas compte des mesures de réduction liées à la rémunération (23 millions de dollars) qui doivent être réalisées dans le cadre du budget 2000.

Réseau des autobus

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	152 749	152 017	152 166	732	0,5
Heures supplémentaires	10 234	7 403	14 419	2 831	38,2
Primes diverses et autres paiements	23 171	23 220	23 319	(49)	(0,2)
Avantages sociaux conventionnés	25 193	24 954	24 999	239	1,0
Cotisations aux régimes publics	16 616	16 394	17 145	222	1,4
Coût CSST salaire payé à l'employé	2 579	2 575	2 725	4	0,2
	<u>230 542</u>	<u>226 563</u>	<u>234 773</u>	<u>3 979</u>	<u>1,8</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	1 365	1 376	1 077	(11)	(0,8)
Services professionnels	21	21	18		
Services techniques et autres services	765	765	754		
Matériel et fournitures	15 391	15 959	14 364	(568)	(3,6)
Location	15	15	12		
Dépenses diverses	159	165	175	(6)	(3,6)
	<u>17 716</u>	<u>18 301</u>	<u>16 400</u>	<u>(585)</u>	<u>(3,2)</u>
TOTAL	248 258	244 864	251 173	3 394	1,4



Réseau des autobus

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	26	24	25	2	8,3
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	3	3	3		
Employés de bureau syndiqués	41	41	41		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	123	115	117	8	7,0
Commis caissiers	88	88	90		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	44	44	43		
Chauffeurs, opérateurs et autres	2 508	2 496	2 523	12	0,5
Employés d'entretien	684	683	614	1	0,1
	<u>3 517</u>	<u>3 494</u>	<u>3 456</u>	<u>23</u>	<u>0,7</u>
Temporaire					
Employés de bureau syndiqués	1	1			
Commis caissiers	2	2	2		
Employés d'entretien	4	4	94		
	<u>7</u>	<u>7</u>	<u>96</u>		
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	1	1			
Chauffeurs, opérateurs et autres	77	76	78	1	1,3
Employés d'entretien	7	7	11		
	<u>85</u>	<u>84</u>	<u>89</u>	<u>1</u>	<u>1,2</u>
TOTAL	3 609	3 585	3 641	24	0,7
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués			299		
Employés de bureau syndiqués	1 339	1 339	480		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	5 810	5 810	20 945		
Commis caissiers	18 503	18 503	23 804		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	4 558	4 558	10 190		
Chauffeurs, opérateurs et autres	269 972	185 388	344 549	84 584	45,6
Employés d'entretien	33 814	24 417	68 592	9 397	38,5
TOTAL	333 996	240 015	468 859	93 981	39,2

**Réseau du métro**

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	80 119	80 467	79 065	(348)	(0,4)
Heures supplémentaires	3 772	3 760	4 261	12	0,3
Primes diverses et autres paiements	6 646	6 825	6 848	(179)	(2,6)
Avantages sociaux conventionnés	13 399	13 235	13 117	164	1,2
Cotisations aux régimes publics	8 473	8 480	8 363	(7)	(0,1)
Coût CSST salaire payé à l'employé	931	934	1 169	(3)	(0,3)
	113 340	113 701	112 823	(361)	(0,3)
Biens et services					
Dépenses majeures	1 354	908	1 465	446	49,1
Services professionnels	1 113	1 069	950	44	4,1
Services techniques et autres services	827	1 022	844	(195)	(19,1)
Matériel et fournitures	9 055	9 023	8 546	32	0,4
Location	1 051	980	1 232	71	7,2
Dépenses diverses	69	102	95	(33)	(32,4)
	13 469	13 104	13 132	365	2,8
TOTAL	126 809	126 805	125 955	4	

**Réseau du métro**

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999 Écart	Budget 2000 vs budget 1999 Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	22	22	23		
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	8	8	8		
Employés de bureau syndiqués	42	42	38		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	157	163	159	(6)	(3,7)
Commis caissiers	15	15	15		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	46	46	44		
Agents de surveillance	143	145	130	(2)	(1,4)
Chauffeurs, opérateurs et autres	609	611	607	(2)	(0,3)
Employés d'entretien	749	747	678	3	0,4
	<u>1 792</u>	<u>1 799</u>	<u>1 702</u>	<u>(7)</u>	<u>(0,4)</u>
Temporaire					
Employés de bureau syndiqués			1		
Commis caissiers	1	1			
Agents de surveillance	4	4	10		
Chauffeurs, opérateurs et autres	5	5	4		
Employés d'entretien	17	14	84	3	21,4
	<u>27</u>	<u>24</u>	<u>99</u>	<u>3</u>	<u>12,5</u>
CSST					
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	1	1			
Agents de surveillance	2	2	5		
Chauffeurs, opérateurs et autres	19	19	28		
Employés d'entretien	9	9	7		
	<u>31</u>	<u>31</u>	<u>40</u>		
TOTAL	1 849	1 853	1 841	(4)	(0,2)
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués			593		
Employés de bureau syndiqués	1 291	1 049	2 315	242	23,1
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	25 026	22 026	36 269	3 000	13,6
Commis caissiers	2 989	3 589	3 709	(600)	(16,7)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	3 827	3 610	6 194	217	6,0
Agents de surveillance	4 652	4 552	7 474	100	2,2
Chauffeurs, opérateurs et autres	57 516	58 719	75 030	(1 203)	(2,0)
Employés d'entretien	21 437	22 998	7 167	(1 561)	(6,8)
TOTAL	116 738	116 543	138 751	195	0,2

Soutien à l'exploitation

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	23 929	24 375	23 992	(446)	(1,8)
Heures supplémentaires	513	538	401	(25)	(4,6)
Primes diverses et autres paiements	175	183	268	(8)	(4,4)
Avantages sociaux conventionnés	3 735	3 950	3 738	(215)	(5,4)
Cotisations aux régimes publics	2 102	2 133	2 101	(31)	(1,5)
Coût CSST salaire payé à l'employé	14	14	11		
	<u>30 468</u>	<u>31 193</u>	<u>30 511</u>	<u>(725)</u>	<u>(2,3)</u>
Biens et services					
Dépenses majeures		8	36	(8)	(100,0)
Services professionnels	1 492	1 526	1 373	(34)	(2,2)
Services techniques et autres services	834	1 005	927	(171)	(17,0)
Matériel et fournitures	595	487	351	108	22,2
Location	75	77	73	(2)	(2,6)
Dépenses diverses	1 917	2 211	1 950	(294)	(13,3)
	<u>4 913</u>	<u>5 314</u>	<u>4 710</u>	<u>(401)</u>	<u>(7,5)</u>
TOTAL	35 381	36 507	35 221	(1 126)	(3,1)



Soutien à l'exploitation

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	39	40	35	(1)	(2,5)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	171	176	175	(5)	(2,8)
Employés de bureau syndiqués	179	178	176	1	0,6
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	2	2	2		
Chauffeurs, opérateurs et autres	21	21	20		
	<u>412</u>	<u>417</u>	<u>408</u>	<u>(5)</u>	<u>(1,2)</u>
Temporaire					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	1	1	7		
Employés de bureau syndiqués	1	1	6		
	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>13</u>		
TOTAL	414	419	421	(5)	(1,2)
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	100	463	560	(363)	(78,4)
Employés de bureau syndiqués	2 305	2 345	4 066	(40)	(1,7)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	400	400	400		
Commis caissiers	2 308	2 308	1 500		
Chauffeurs, opérateurs et autres	1 550	1 550	1 772		
Employés d'entretien	8 734	8 734	3 318		
TOTAL	15 397	15 800	11 616	(403)	(2,6)

Gestion des ressources financières et matérielles

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	36 115	35 773	34 855	342	1,0
Heures supplémentaires	1 180	1 244	2 085	(64)	(5,1)
Primes diverses et autres paiements	1 067	1 011	1 062	56	5,5
Avantages sociaux conventionnés	5 865	5 866	5 631	(1)	
Cotisations aux régimes publics	3 509	3 474	3 423	35	1,0
Coût CSST salaire payé à l'employé	97	97	197		
	<u>47 833</u>	<u>47 465</u>	<u>47 253</u>	<u>368</u>	<u>0,8</u>
Biens et services					
Dépenses majeures	690	820	595	(130)	(15,9)
Services professionnels	372	261	406	111	42,5
Services techniques et autres services	5 473	5 406	5 773	67	1,2
Matériel et fournitures	5 862	6 104	5 840	(242)	(4,0)
Location	153	314	242	(161)	(51,3)
Dépenses diverses	3 820	3 422	3 657	398	11,6
	<u>16 370</u>	<u>16 327</u>	<u>16 513</u>	<u>43</u>	<u>0,3</u>
TOTAL	64 203	63 792	63 766	411	0,6

**Gestion des ressources financières et matérielles**

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	37	38	38	(1)	(2,6)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	47	43	40	4	9,3
Employés de bureau syndiqués	242	242	223		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	1	1	1		
Commis caissiers	40	42	34	(2)	(4,8)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	17	17	18		
Employés d'entretien	334	334	316		
	<u>718</u>	<u>717</u>	<u>670</u>	<u>1</u>	<u>0,1</u>
Temporaire					
Gestionnaires			1		
Professionnels – employés de bureau non syndiqués			2		
Employés de bureau syndiqués	14	8	25	6	75,0
Commis caissiers	4	4	3		
Employés d'entretien	4	5	20	(1)	(20,0)
	<u>22</u>	<u>17</u>	<u>51</u>	<u>5</u>	<u>29,4</u>
CSST					
Commis caissiers			2		
Employés d'entretien	3	3	5		
	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>7</u>		
TOTAL	743	737	728	6	0,8
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Gestionnaires	240	280	280	(40)	(14,3)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	238	163	1 168	75	46,0
Employés de bureau syndiqués	10 503	12 471	18 888	(1 968)	(15,8)
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – transport	240	240	356		
Commis caissiers	2 400	2 400	9 425		
Gestionnaires de 1 ^{er} niveau – entretien	2 924	3 174	3 105	(250)	(7,9)
Employés d'entretien	17 153	16 921	31 022	232	1,4
TOTAL	33 698	35 649	64 244	(1 951)	(5,5)

Affaires corporatives

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	2 100	2 286	2 271	(186)	(8,1)
Heures supplémentaires	4	4	10		
Primes diverses et autres paiements			4		
Avantages sociaux conventionnés	319	358	326	(39)	(10,9)
Cotisations aux régimes publics	184	198	195	(14)	(7,1)
Coût CSST salaire payé à l'employé			3		
	<u>2 607</u>	<u>2 846</u>	<u>2 809</u>	<u>(239)</u>	<u>(8,4)</u>
Biens et services					
Services professionnels	55	79	20	(24)	(30,4)
Services techniques et autres services	284	265	265	19	7,2
Matériel et fournitures	79	73	98	6	8,2
Location	365	364	394	1	0,3
Dépenses diverses	2 466	3 053	2 671	(587)	(19,2)
	<u>3 249</u>	<u>3 834</u>	<u>3 448</u>	<u>(585)</u>	<u>(15,3)</u>
TOTAL	5 856	6 680	6 257	(824)	(12,3)
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	2	3	3	(1)	(33,3)
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	19	19	19		
Employés de bureau syndiqués	16	17	17	(1)	(5,9)
	<u>37</u>	<u>39</u>	<u>39</u>	<u>(2)</u>	<u>(5,1)</u>
Temporaire					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	1	1			
Employés de bureau syndiqués			2		
	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>2</u>		
TOTAL	38	40	41	(2)	(5,0)
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Employés de bureau syndiqués	115	131	253	(16)	(12,2)

Secrétariat et affaires juridiques

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	1 279	1 319	1 248	(40)	(3,0)
Heures supplémentaires		7		(7)	(100,0)
Primes diverses et autres paiements	1	1	4		
Avantages sociaux conventionnés	190	203	210	(13)	(6,4)
Cotisations aux régimes publics	116	117	113	(1)	(0,9)
Coût CSST salaire payé à l'employé			2		
	1 586	1 647	1 577	(61)	(3,7)
Biens et services					
Assurances, taxes et permis	950	1 380	938	(430)	(31,2)
Services professionnels	205	205	164		
Services techniques et autres services	32	42	8	(10)	(23,8)
Matériel et fournitures	17	17	14		
Location	85	85	85		
Dépenses diverses	348	350	311	(2)	(0,6)
	1 637	2 079	1 520	(442)	(21,3)
TOTAL	3 223	3 726	3 097	(503)	(13,5)
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	1	1	1		
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	7	7	7		
Employés de bureau syndiqués	14	14	14		
	22	22	22		
Temporaire					
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	1	1	1		
Employés de bureau syndiqués	2	2	1		
	3	3	2		
TOTAL	25	25	24		
HEURES SUPPLÉMENTAIRES					
Employés de bureau syndiqués		207	39	(207)	(100,0)

Vérification générale

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE <i>(en milliers de dollars)</i>					
Rémunération					
Rémunération de base	732	748	694	(16)	(2,1)
Avantages sociaux conventionnés	106	115	96	(9)	(7,8)
Cotisations aux régimes publics	57	57	52		
	<u>895</u>	<u>920</u>	<u>842</u>	<u>(25)</u>	<u>(2,7)</u>
Biens et services					
Services professionnels	50	50	50		
Matériel et fournitures	5	6	5	(1)	(16,7)
Dépenses diverses	21	20	17	1	5,0
	<u>76</u>	<u>76</u>	<u>72</u>		
TOTAL	971	996	914	(25)	(2,5)
EFFECTIF <i>(en années-personnes)</i>					
Permanent					
Gestionnaires	2	2	2		
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	7	7	6		
Employés de bureau syndiqués	1	1	1		
	<u>10</u>	<u>10</u>	<u>9</u>		



Direction générale

	Budget 2000	Budget 1999	Prévision 1999	Budget 2000 vs budget 1999	
				Écart	Écart %
DÉPENSES PAR TYPE (en milliers de dollars)					
Rémunération					
Rémunération de base	357	277	315	80	28,9
Primes diverses et autres paiements			10		
Avantages sociaux conventionnés	85	74	76	11	14,9
Cotisations aux régimes publics	28	19	23	9	47,4
	<u>470</u>	<u>370</u>	<u>424</u>	<u>100</u>	<u>27,0</u>
Biens et services					
Services professionnels	12	12	12		
Services techniques et autres services	3	3	3		
Matériel et fournitures	4	4	4		
Dépenses diverses	45	55	49	(10)	(18,2)
	<u>64</u>	<u>74</u>	<u>68</u>	<u>(10)</u>	<u>(13,5)</u>
TOTAL	534	444	492	90	20,3
EFFECTIF (en années-personnes)					
Permanent					
Gestionnaires	2	2	2		
Professionnels – employés de bureau non syndiqués	1	1	1		
Employés de bureau syndiqués	2		2	2	
	<u>5</u>	<u>3</u>	<u>5</u>	<u>2</u>	<u>66,7</u>



PERSPECTIVES FINANCIÈRES

Hypothèses du cadre financier

Cadre financier 2000 - 2001 - 2002 — revenus

Cadre financier 2000 - 2001 - 2002 — dépenses

Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2002

Hypothèses du cadre financier

La projection des revenus et des dépenses pour les années 2001 et 2002 a été établie à partir des hypothèses suivantes :

Revenus

- **Revenus-voyageurs** : la prévision est basée sur une constance de l'achalandage et une augmentation de tarifs de 2 % par année.
- **Autres revenus d'exploitation** : pour 2001, la variation est due à la non-récurrence de la ristourne associée à certains contrats d'assurances et à la fin du service de navette pour la ligne de trains Montréal / Blainville; pour 2002, au niveau des revenus de publicité, la STCUM aura fini de remettre à Métromédia Plus sa quote-part des investissements prévus.
- **Crédits reportés** : ils proviennent de la portion non utilisée des dépenses imprévues de l'exercice précédent.
- **Subvention à l'exploitation du transport adapté** : elle est calculée selon le programme d'aide en vigueur, soit 75 % des dépenses projetées.
- **Subventions liées aux investissements** : elles sont déterminées selon la nature des différents projets financés par emprunt.
- **Contribution des municipalités** : aucune variation n'est prévue.
- **Contribution de la STRSM** : aucune variation n'est prévue.
- **Contribution de l'AMT** : elle couvre entièrement les coûts de financement de la dette relative aux trains de banlieue.

Dépenses

- **Dépenses d'exploitation** : la prévision des dépenses n'affiche aucune augmentation pour la rémunération et les biens et services sont indexés à un taux de 1,5 %.

L'introduction, en 1999, d'une modification à la méthode de calcul de la cotisation à la CSST (étalement des ajustements provisoires et définitifs sur 4 ans au lieu de 3 ans) et à la tarification (baisse du taux de cotisation) entraîne une diminution significative de la dépense de 1 million de dollars en 1999 et de 3 millions de dollars en 2000. À partir de 2001, la cotisation annuelle revient à son niveau habituel, soit 11 millions de dollars.
- **Dépenses liées aux investissements** : le budget des projets spéciaux est maintenu à 5,2 millions de dollars.

La variation du service de la dette est liée à des investissements de l'ordre de 455,1 millions de dollars entre 2000 et 2002. Les besoins en investissements sont décrits en détail dans le document « Dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002 ».

Le tableau de la page 65 présente l'évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2002.
- **Transport adapté** : la prévision des dépenses n'affiche aucune augmentation pour la rémunération et les biens et services sont indexés à un taux de 1,5 %.
- **Trains de banlieue** : l'AMT gère les trains de banlieue et subventionne à 100 % le service de la dette assumé par la STCUM jusqu'à son échéance.



Résultats

Le cadre financier 2000 – 2002, élaboré à partir des hypothèses mentionnées précédemment, montre un déficit des revenus par rapport aux dépenses de 1,1 million de dollars pour 2001 et 0,7 million de dollars pour 2002.

Le début de l'année 2000 marque l'échéance de quatre conventions collectives impliquant plus de 90 % de l'effectif de la STCUM. Les enjeux financiers, l'amélioration du service à la clientèle et la flexibilité opérationnelle seront au cœur des négociations.

Cadre financier 2000 – 2001 – 2002 — revenus

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 1999	Budget 2000	Variation % 2000 vs 1999	Pro forma 2001	Variation % 2001 vs 2000	Pro forma 2002	Variation % 2002 vs 2001
REVENUS-VOYAGEURS							
Autobus et métro							
Titres STCUM	267 249	272 157	1,8	277 600	2,0	283 152	2,0
Recettes métropolitaines	17 217	16 538	(3,9)	16 538	0,0	16 538	
	<u>284 466</u>	<u>288 695</u>	1,5	<u>294 138</u>	1,9	<u>299 690</u>	1,9
Transport adapté	<u>980</u>	<u>940</u>	(4,1)	<u>940</u>		<u>940</u>	
	<u>285 446</u>	<u>289 635</u>	1,5	<u>295 078</u>	1,9	<u>300 630</u>	1,9
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION	<u>13 915</u>	<u>13 548</u>	(2,6)	<u>12 648</u>	(6,6)	<u>12 978</u>	2,6
CRÉDITS REPORTÉS		<u>5 000</u>		<u>4 848</u>	(3,0)	<u>4 896</u>	1,0
SUBVENTION DU GOUVERNEMENT AU TRANSPORT ADAPTÉ	<u>18 026</u>	<u>19 063</u>	5,8	<u>19 364</u>	1,6	<u>19 486</u>	0,6
SUBVENTION DU GOUVERNEMENT LIÉES AUX INVESTISSEMENTS							
Service de la dette - autobus et métro	41 067	48 734	18,7	51 669	6,0	57 842	11,9
Implantation des autobus à plancher surbaissé		1 300					
	<u>41 067</u>	<u>50 034</u>	21,8	<u>51 669</u>	3,3	<u>57 842</u>	11,9
CONTRIBUTION DES MUNICIPALITÉS DE LA CUM	<u>231 600</u>	<u>231 600</u>		<u>231 600</u>		<u>231 600</u>	
Excédent de 1998	<u>23 000</u>		(100,0)				
CONTRIBUTION DE LA STRSM - LIGNE 4	<u>2 689</u>	<u>1 803</u>	(32,9)	<u>1 803</u>		<u>1 803</u>	
CONTRIBUTION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT							
Aide métropolitaine - métro	40 839	40 420	(1,0)	40 420		40 420	
Aide métropolitaine - autobus	5 982	6 169	3,1	6 169		6 169	
Équipements métropolitains	2 424	2 493	2,8	1 793	(28,1)	1 693	(5,6)
Financement de la dette - trains de banlieue	20 331	15 718	(22,7)	14 879	(5,3)	14 101	(5,2)
	<u>69 576</u>	<u>64 800</u>	(6,9)	<u>63 261</u>	(2,4)	<u>62 383</u>	(1,4)
TOTAL	<u>685 319</u>	<u>675 483</u>	(1,4)	<u>680 271</u>	0,7	<u>691 618</u>	1,7

**Cadre financier 2000 – 2001 – 2002 — dépenses**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Budget 1999	Budget 2000	Variation % 2000 vs 1999	Pro forma 2001	Variation % 2001 vs 2000	Pro forma 2002	Variation % 2002 vs 2001
AUTOBUS ET MÉTRO							
Dépenses liées à l'exploitation	<u>539 360</u>	<u>520 072</u>	(3,6)	<u>525 839</u>	1,1	<u>527 776</u>	0,4
Dépenses liées aux investissements							
Programme d'entretien périodique majeur	12 000	12 000		12 000		12 000	
Projets spéciaux	3 900	5 200	33,3	5 200		5 200	
Service de la dette	79 448	89 588	12,8	90 381	0,9	99 936	10,6
Virement au fonds de roulement		1 400		1 400		1 400	
	<u>95 348</u>	<u>108 188</u>	13,5	<u>108 981</u>	0,7	<u>118 536</u>	8,8
	<u>634 708</u>	<u>628 260</u>	(1,0)	<u>634 820</u>	1,0	<u>646 312</u>	1,8
TRANSPORT ADAPTÉ							
Dépenses liées à l'exploitation	24 281	25 657	5,7	25 818	0,6	25 982	0,6
TRAINS DE BANLIEUE - SERVICE DE LA DETTE	20 331	15 718	(22,7)	14 879	(5,3)	14 101	(5,2)
DÉPENSES IMPRÉVUES	<u>5 999</u>	<u>5 848</u>	(2,5)	<u>5 896</u>	0,8	<u>5 950</u>	0,9
TOTAL	685 319	675 483	(1,4)	681 413	0,9	692 345	1,6
SOMMAIRE							
Dépenses liées à l'exploitation	563 641	545 729	(3,2)	551 657	1,1	553 758	0,4
Dépenses liées aux investissements							
– autobus et métro	95 348	108 188	13,5	108 981	0,7	118 536	8,8
Service de la dette – trains de banlieue	20 331	15 718	(22,7)	14 879	(5,3)	14 101	(5,2)
Dépenses imprévues	<u>5 999</u>	<u>5 848</u>	(2,5)	<u>5 896</u>	0,8	<u>5 950</u>	0,9
	<u>685 319</u>	<u>675 483</u>	(1,4)	<u>681 413</u>	0,9	<u>692 345</u>	1,6
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES							
Revenus	685 319	675 483	(1,4)	680 271	0,7	691 618	1,7
Dépenses	<u>685 319</u>	<u>675 483</u>	(1,4)	<u>681 413</u>	0,9	<u>692 345</u>	1,6
SURPLUS (DÉFICIT)	–	–		(1 142)		(727)	

Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2002

En 2002, la projection des besoins en matière d'emprunt montre que la dette totale se situera à 717 millions de dollars, incluant les projets de prolongement du métro, soit près du double de ce qu'elle était en 1994 (371 millions de dollars).

La dette nette devrait atteindre 183 millions de dollars, soit une hausse de 49 % par rapport à 1994. Ainsi, en 2002, la proportion du service de la dette net sur les dépenses totales devrait s'établir à 6,7 % comparativement à 2,8 % en 1994. L'augmentation des besoins d'emprunt est en grande partie due au vieillissement du patrimoine et à la diminution graduelle des taux de subvention du gouvernement du Québec.

En 1999, la Société a entrepris de modifier des emprunts existants afin d'améliorer l'appariement entre l'actif et le passif à long terme qui aura comme impact de réduire les dépenses liées au service de la dette de 3 millions de dollars en 2000 et de 4,5 millions de dollars, par année, pour 2001 et 2002.

Les principaux projets d'amélioration des équipements sont : la poursuite du programme d'achat d'autobus à plancher surbaissé, le début du programme de rénovation des équipements fixes au réseau du métro, le remplacement des escaliers mécaniques de première génération et la rénovation du centre d'entretien Crémazie.

L'essentiel des projets de développement est constitué du prolongement du métro vers Laval (ligne 2) et vers Montréal-Nord (ligne 5) dont les coûts sont respectivement de 179 et 64 millions de dollars ainsi que du remplacement du système « Accès » au transport adapté. Le document « Dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002 » regroupe l'ensemble des projets majeurs d'investissement de la STCUM.

	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Projection	
								2001	2002
DETTE TOTALE	371	403	455	480	462	536	549	593	717
Portion à la charge du gouvernement du Québec	(248)	(267)	(302)	(309)	(291)	(317)	(366)	(428)	(534)
DETTE NETTE	123	136	153	171	171	219	183	165	183

Évolution des dépenses liées aux investissements de 1994 à 2002

	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Projection	
								2001	2002
AUTOBUS ET MÉTRO									
Service de la dette brut	43,0	55,9	50,0	65,4	73,3	75,8	92,6	94,8	104,4
Subvention	(23,1)	(30,9)	(27,9)	(34,7)	(39,3)	(39,3)	(48,7)	(51,6)	(57,9)
Service de la dette net	19,9	25,0	22,1	30,7	34,0	36,5	43,9	43,2	46,5
TRAINS DE BANLIEUE									
Service de la dette brut	17,9	17,6	13,5	21,8	21,7	20,3	15,7	14,9	14,1
Subvention	(17,9)	(17,6)	(13,5)	(21,8)	(21,7)	(20,3)	(15,7)	(14,9)	(14,1)
Service de la dette net	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dettes prolongement métro ligne 2 et ligne 5									
Service de la dette brut								1,9	11,8
Subvention								(1,9)	(11,8)
Service de la dette net								0,0	0,0
TOTAL									
Service de la dette brut	60,9	73,5	63,5	87,2	95,0	96,1	108,3	111,6	130,3
Subvention	(41,0)	(48,5)	(41,4)	(56,5)	(61,0)	(59,6)	(64,4)	(68,4)	(83,8)
SERVICE DE LA DETTE NET	19,9	25,0	22,1	30,7	34,0	36,5	43,9	43,2	46,5
SERVICE DE LA DETTE NET SUR LES DÉPENSES TOTALES									
	2,8%	3,5%	3,4%	4,5%	5,0%	5,4%	6,5%	6,3%	6,7%

REMBOURSEMENT DE L'AMT DU SERVICE DE LA DETTE NET DES PROJETS RÉGIONAUX									
				(1,2)	(1,2)	(1,1)	(1,1)	(0,4)	(0,3)
DÉPENSES AU COMPTANT D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE MAJEUR									
Dépenses brutes	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	8,4	12,0	12,0	12,0
Subvention	(1,0)	(0,7)	(0,5)	(0,7)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépenses nettes	14,7	8,4	10,8	8,4	8,6	8,4	12,0	12,0	12,0
PROJETS SPÉCIAUX (BUDGET D'EXPLOITATION)									
				4,2	2,4	8,8	5,2	5,2	5,2
EFFETS DE L'APPARIEMENT									
							(3,0)	(4,5)	(4,5)
VIREMENT AU FONDS DE ROULEMENT									
						0,1	1,4	1,4	1,4

DÉPENSES TOTALES NETTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS									
	34,6	33,4	32,9	42,1	43,8	52,7	58,4	56,9	60,3

INDICATEURS DE PERFORMANCE

Introduction

Revenus totaux (excluant les revenus reportés)

Revenus d'exploitation — autobus et métro

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

Évolution de la contribution de la CUM au budget de la STCUM depuis 1993

Dépenses totales

Dépenses totales de rémunération et de biens et services

Dépenses totales — autobus et métro

Dépenses liées à l'exploitation — autobus et métro

Effectif moyen et heures supplémentaires

Achalandage — autobus et métro

Heures de service — autobus

Kilomètres parcourus — autobus et voitures de métro

Dépenses totales — transport adapté

Déplacements en minibus et taxi — transport adapté

Dette de la STCUM (excluant les trains de banlieue)

Dépenses brutes liées aux investissements — autobus et métro

Introduction

Cette section présente certains aspects de l'évolution de la situation de la STCUM pour la période 1993 à 2000. Lorsqu'il s'agit de valeurs monétaires, les résultats sont exprimés en dollars courants et en dollars constants de 1993. La présentation de ces informations en dollars constants permet d'évaluer l'évolution réelle de la situation par l'élimination des effets de l'inflation.

À l'analyse de ces tableaux, il se dégage un constat d'ensemble, à savoir, que des efforts tangibles ont été réalisés par la STCUM pour augmenter les revenus d'exploitation et rationaliser les dépenses tout en maintenant un niveau de service adéquat auprès de la clientèle.

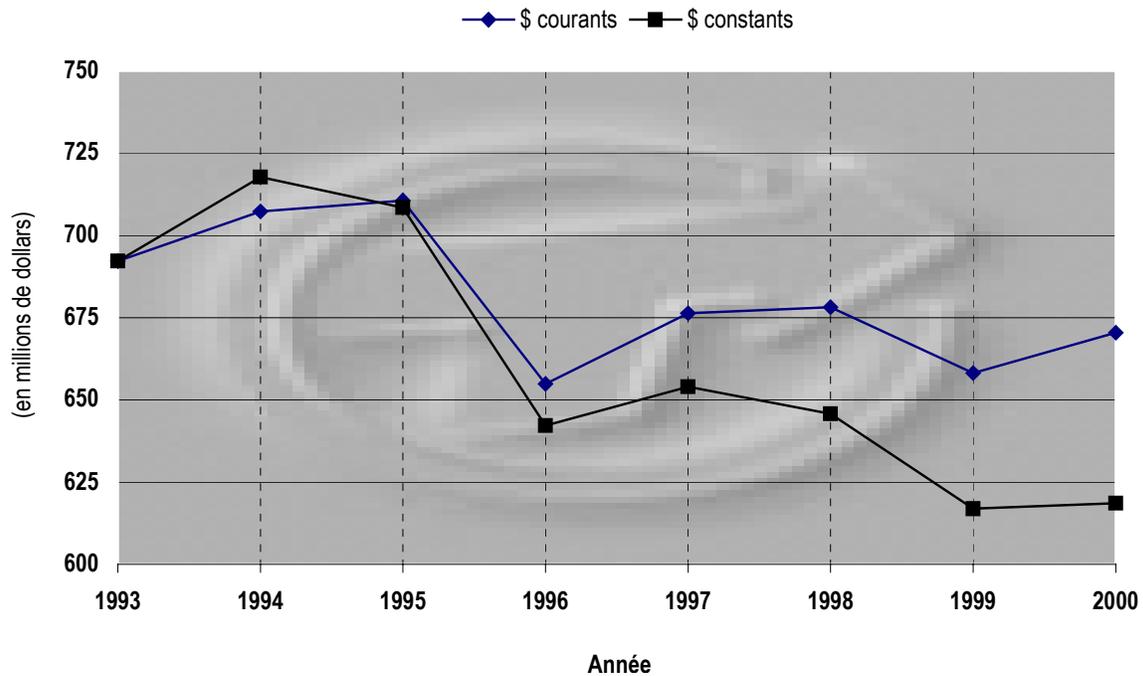
Les résultats en dollars constants ont été calculés à partir de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour la région de Montréal. L'indice pour la période 1993 – 2000 est présenté ci-dessous. Les taux d'inflation pour 1999 et 2000 sont des prévisions.

IPC - Montréal	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Prévision 2000
	1,000	0,986	1,003	1,020	1,034	1,050	1,067	1,084
Variation en %		-1,45 %	1,78 %	1,66 %	1,41 %	1,55 %	1,60 %	1,60 %

Source: Statistique Canada

Revenus totaux (excluant les revenus reportés)

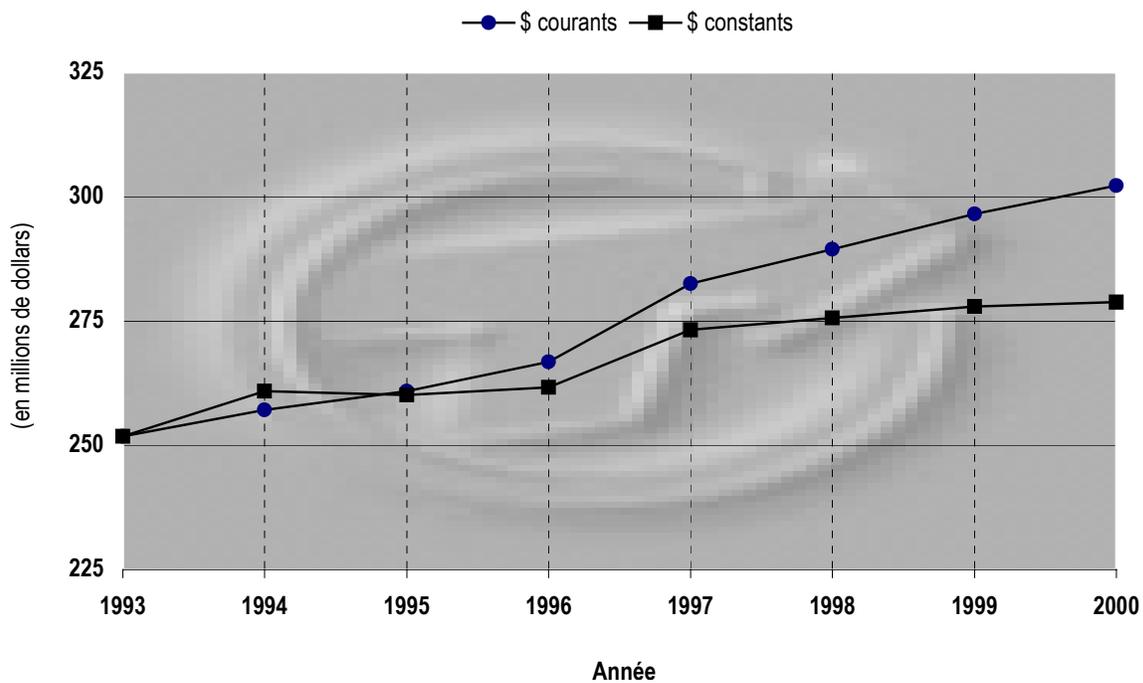
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	692,2	707,3	710,6	654,8	676,3	678,1	658,2	670,5	-3,1 %
\$ constants	692,2	717,7	708,4	642,2	654,0	645,7	616,9	618,6	-10,6 %



Note : Depuis 1996, la gestion des trains de banlieue ne relève plus de la STCUM. 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 de la CUM en 1999. La prévision 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

Revenus d'exploitation — autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	251,8	257,1	260,9	266,8	282,5	289,4	296,5	302,2	20,0 %
\$ constants	251,8	260,9	260,1	261,6	273,2	275,6	277,9	278,8	10,7 %

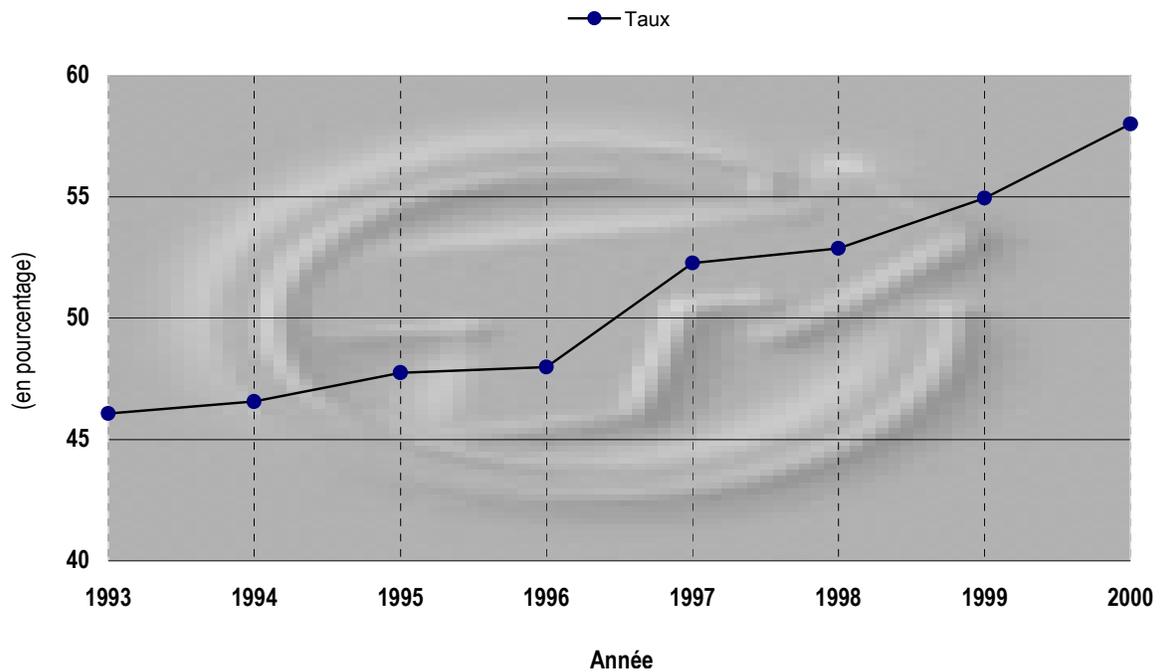


Note : Comprend les revenus-voyageurs (titres STCUM et recettes métropolitaines) et les autres revenus d'exploitation.

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

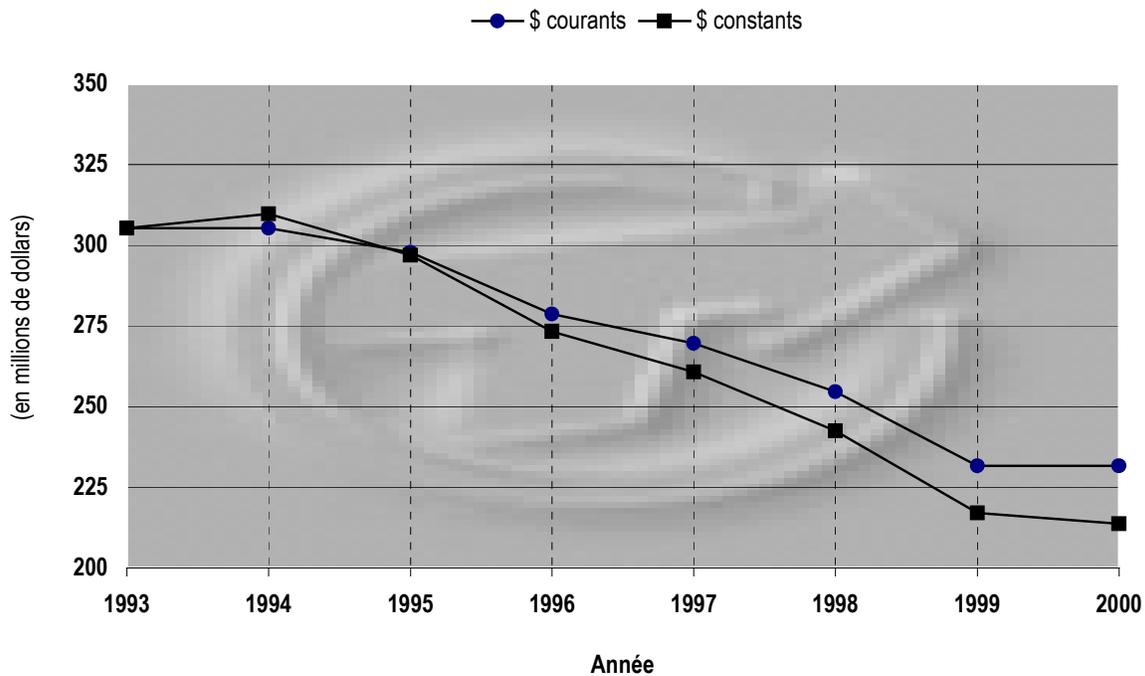
(en pourcentage)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Taux	46,07	46,57	47,75	47,98	52,27	52,87	54,94	58,00	25,9 %

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



Évolution de la contribution de la CUM au budget de la STCUM depuis 1993

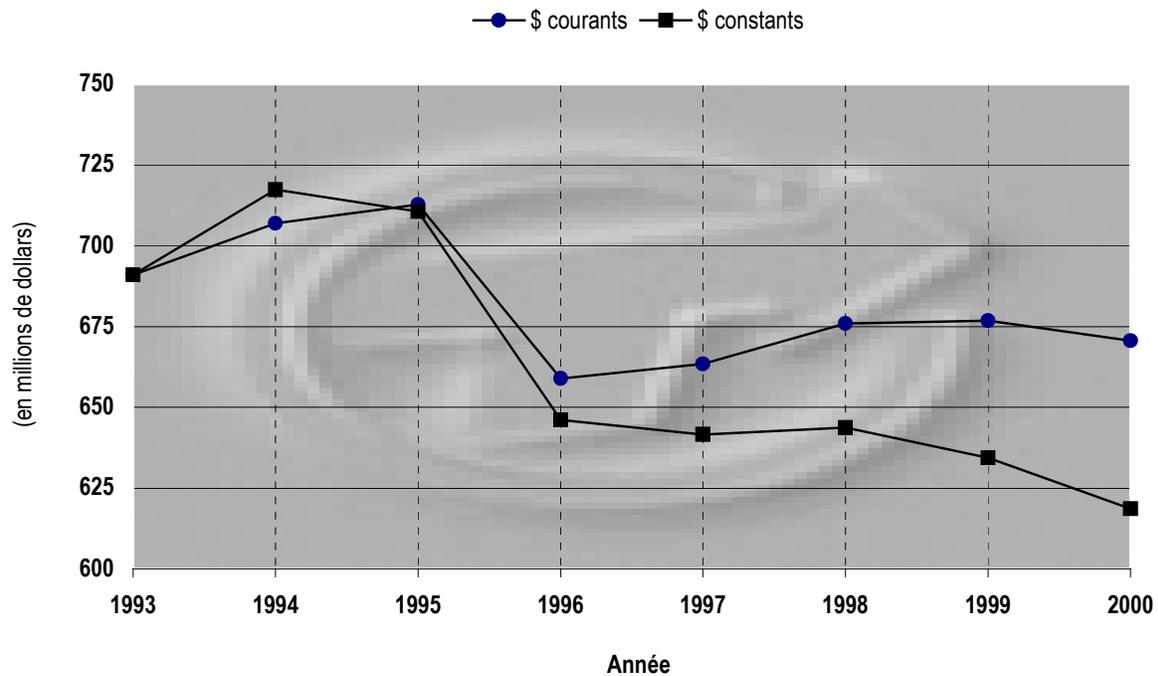
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	305,3	305,3	297,8	278,7	269,6	254,6	231,6	231,6	-24,1 %
\$ constants	305,3	309,7	296,9	273,3	260,7	242,5	217,1	213,7	-30,0 %



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 de la CUM en 1999. La prévision 1999 reflète la contribution nette des municipalités à la STCUM.

Dépenses totales

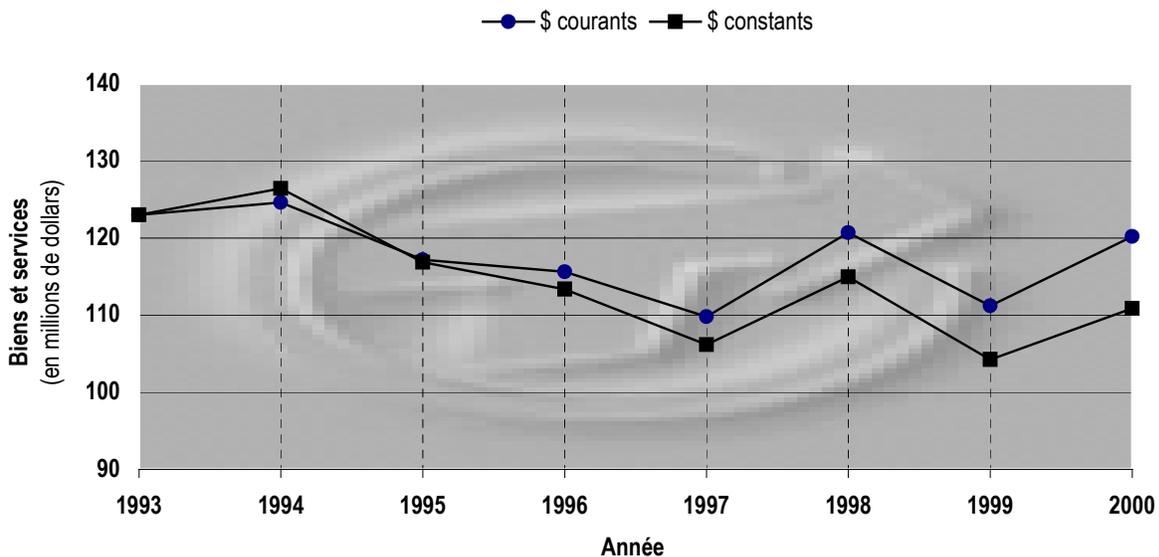
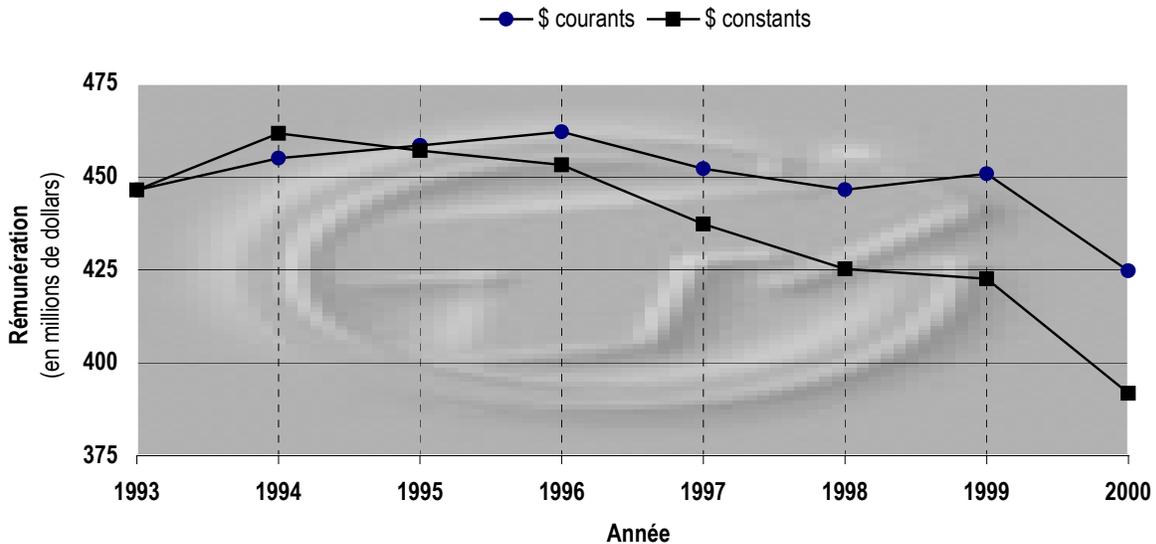
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	691,0	707,0	712,7	658,9	663,5	675,9	676,8	670,6	-3,0 %
\$ constants	691,0	717,4	710,6	646,2	641,6	643,7	634,4	618,7	-10,5 %



Note : Depuis 1996, les dépenses liées aux trains de banlieue ne sont plus incluses dans les dépenses totales à l'exception du service de dette. Pour 2000, le montant de la réserve pour dépenses imprévues que nous anticipons utiliser est évaluée à un million de dollars.

Dépenses totales de rémunération et de biens et services

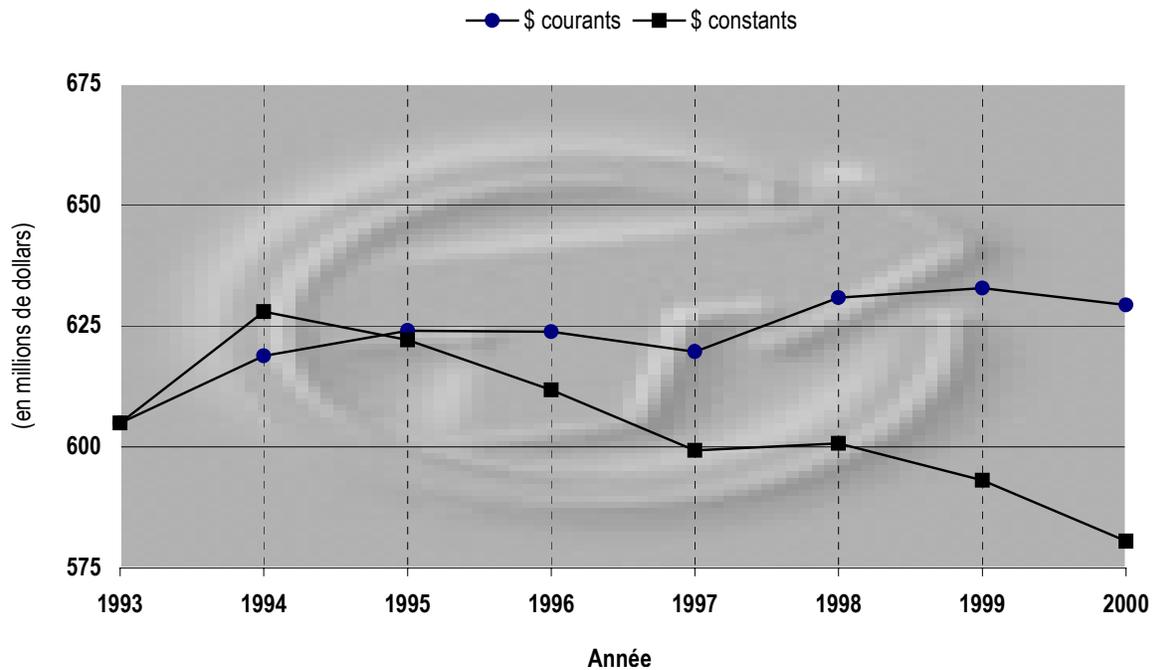
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Dépenses totales de rémunération									
\$ courants	446,5	455,0	458,4	462,1	452,2	446,5	450,8	424,7	-4,9 %
\$ constants	446,5	461,7	457,0	453,2	437,3	425,2	422,5	391,8	-12,2 %
Dépenses totales en biens et services									
\$ courants	123,0	124,6	117,2	115,6	109,8	120,7	111,2	120,2	-2,3 %
\$ constants	123,0	126,4	116,8	113,4	106,2	114,9	104,2	110,9	-9,8 %



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

Dépenses totales — autobus et métro

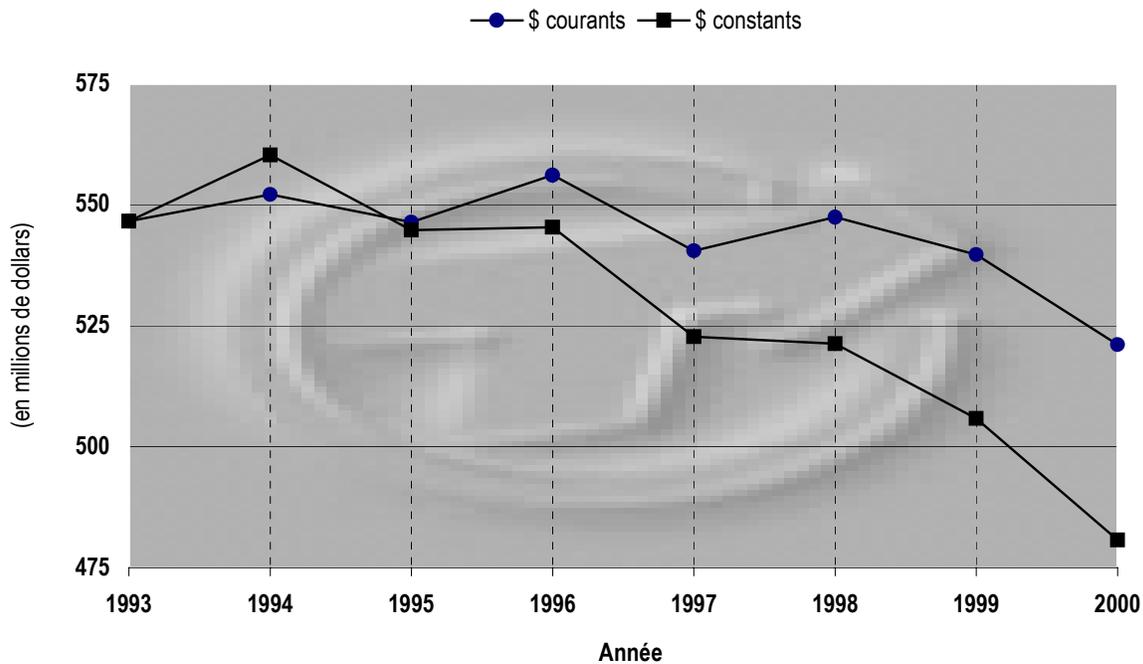
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	604,9	618,8	624,0	623,8	619,7	630,8	632,8	629,3	4,0 %
\$ constants	604,9	627,9	622,1	611,8	599,3	600,7	593,1	580,6	-4,0 %



Note : Pour 2000, le montant de la réserve pour dépenses imprévues que nous anticipons utiliser est évaluée à un million de dollars.

Dépenses liées à l'exploitation — autobus et métro

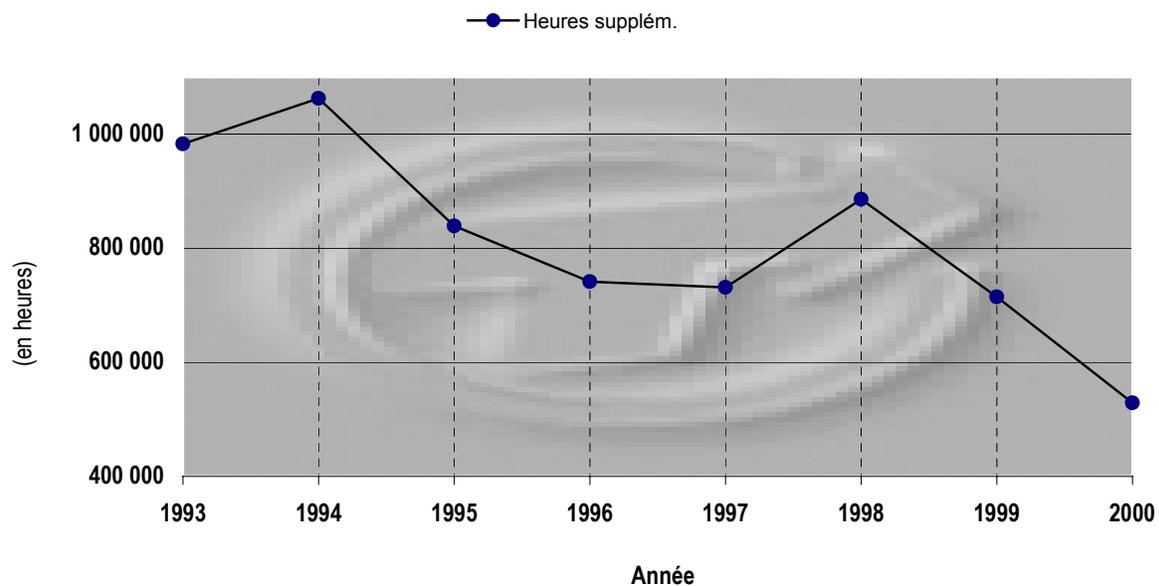
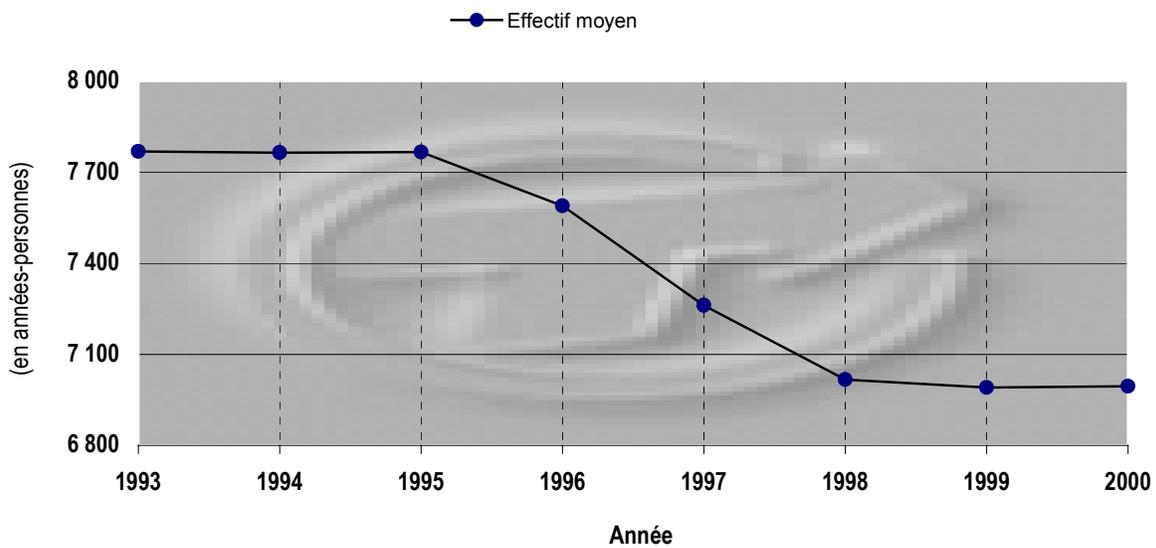
(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	546,6	552,1	546,4	556,1	540,5	547,4	539,7	521,1	-4,7 %
\$ constants	546,6	560,2	544,7	545,4	522,7	521,3	505,9	480,7	-12,1 %



Note : Pour 2000, le montant de la réserve pour dépenses imprévues que nous anticipons utiliser est évaluée à un million de dollars.

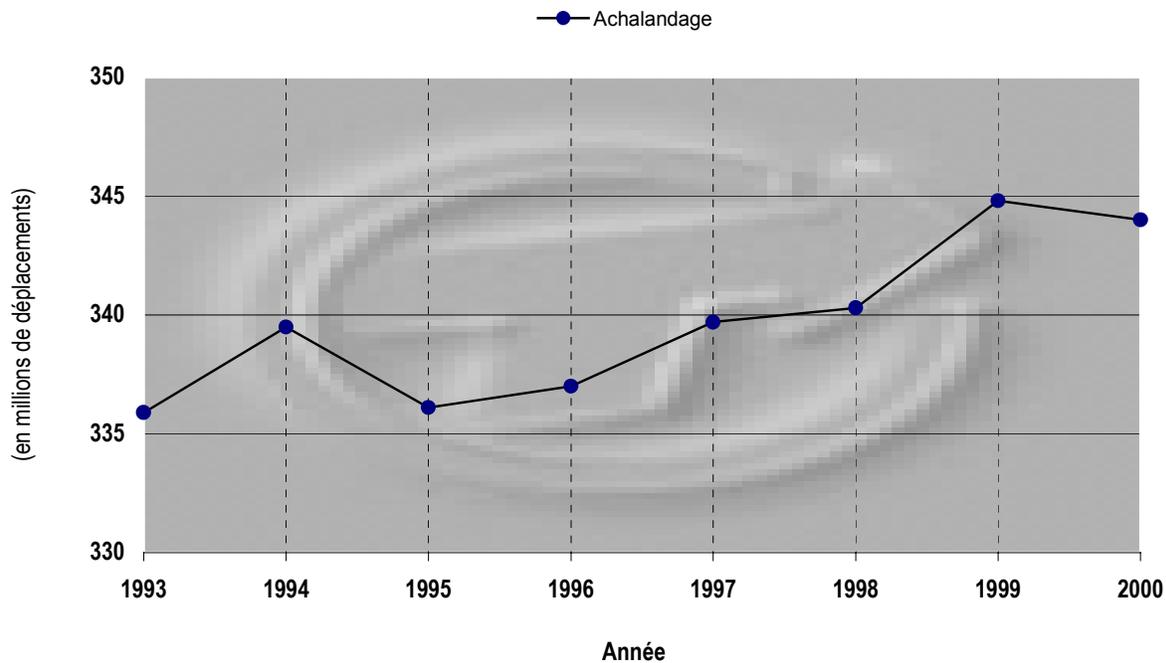
Effectif moyen et heures supplémentaires

(en nombre)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Effectif moyen	7 769	7 765	7 767	7 589	7 262	7 017	6 991	6 995	-10,0 %
Heures supplém.	982 810	1 062 455	839 317	741 694	731 322	885 824	714 478	529 043	-46,2 %



Achalandage — autobus et métro

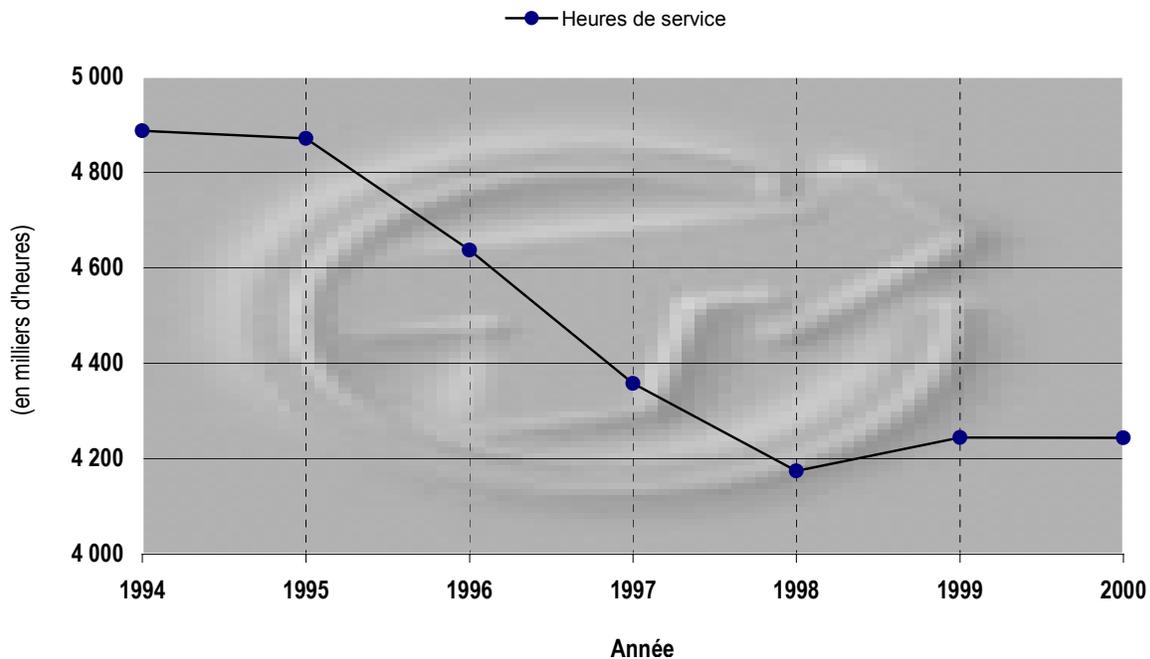
(en millions de déplacements)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Achalandage	335,9	339,5	336,1	337,0	339,7	340,3	344,8	344,0	2,4 %



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

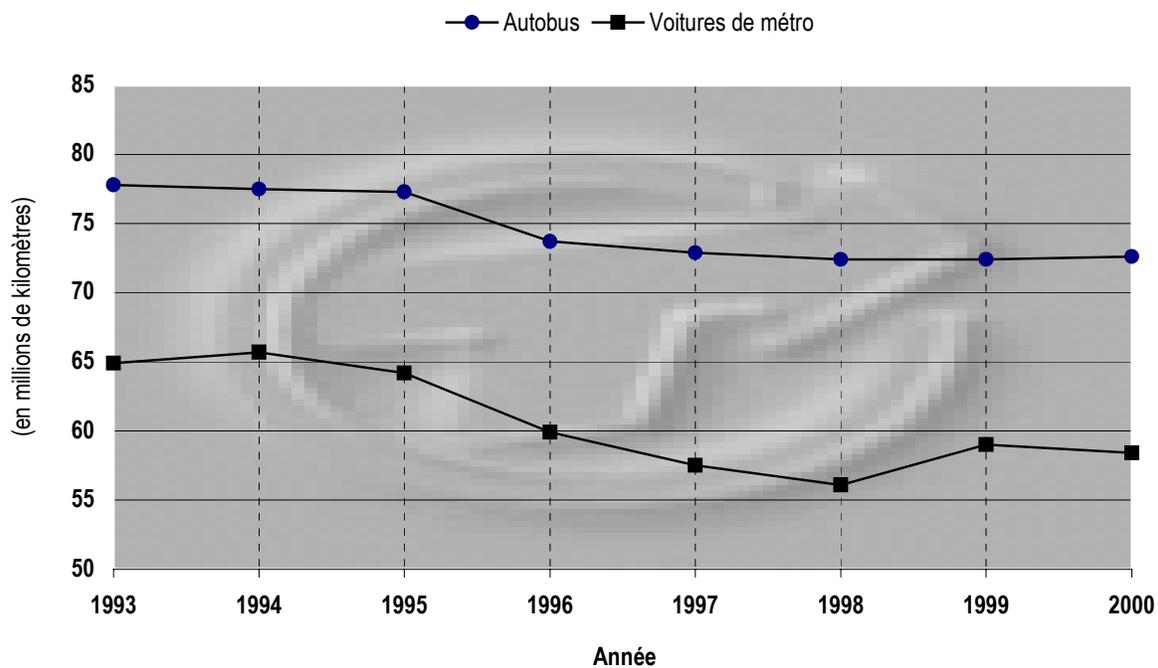
Heures de service — autobus

(en milliers)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1994 - 2000
Heures de service	n.d.	4 887,1	4 871,2	4 637,6	4 357,9	4 174,6	4 245,0	4 244,0	-13,2 %



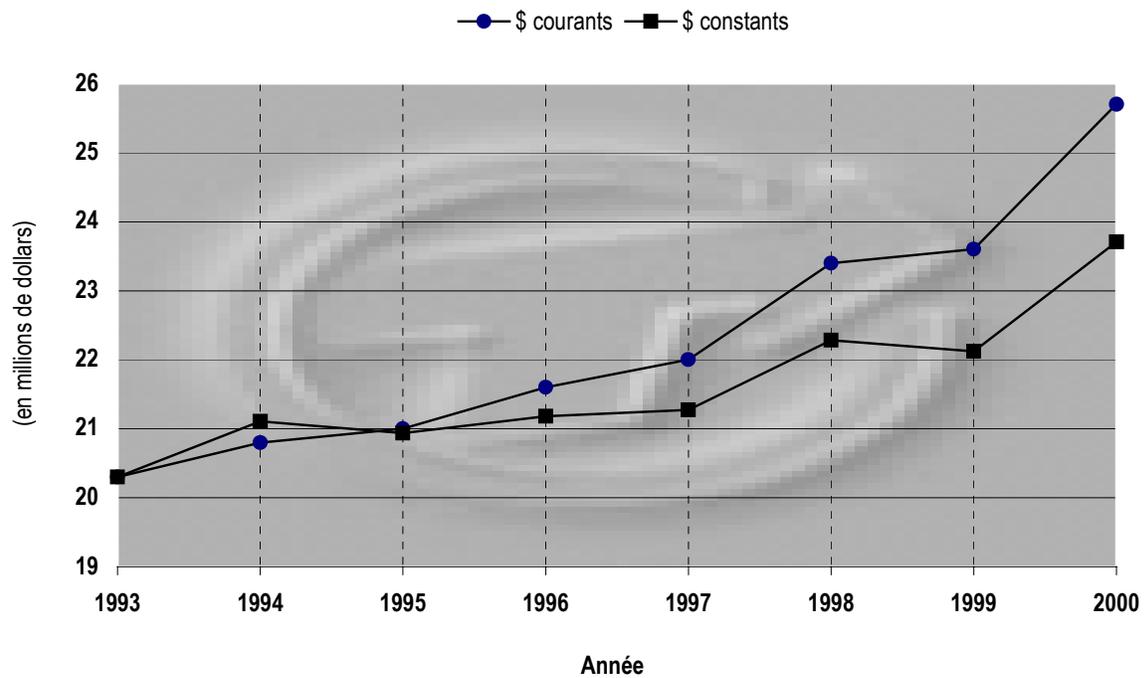
Kilomètres parcourus — autobus et voitures de métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Autobus	77,8	77,5	77,3	73,7	72,9	72,4	72,4	72,6	-6,7 %
Voitures de métro	64,9	65,7	64,2	59,9	57,5	56,1	59,0	58,4	-10,0 %
Total	142,7	143,2	141,5	133,6	130,4	128,5	131,4	131,0	-8,2 %



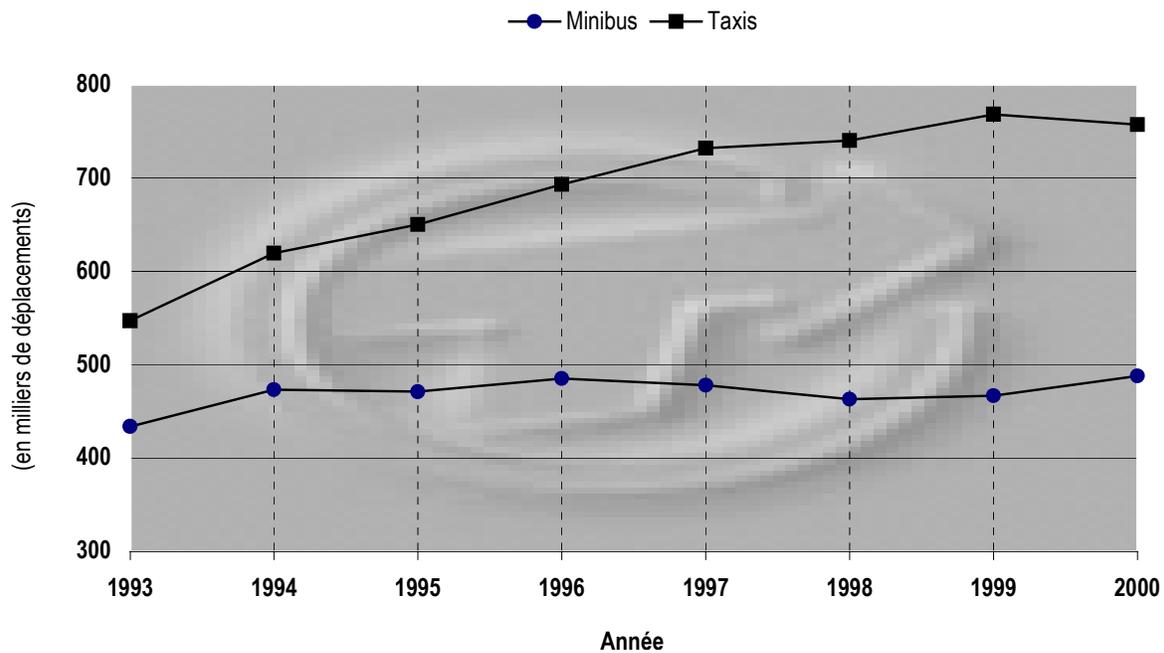
Dépenses totales — transport adapté

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	20,3	20,8	21,0	21,6	22,0	23,4	23,6	25,7	26,6 %
\$ constants	20,3	21,1	20,9	21,2	21,3	22,3	22,1	23,7	16,8 %



Déplacements en minibus et taxi — transport adapté

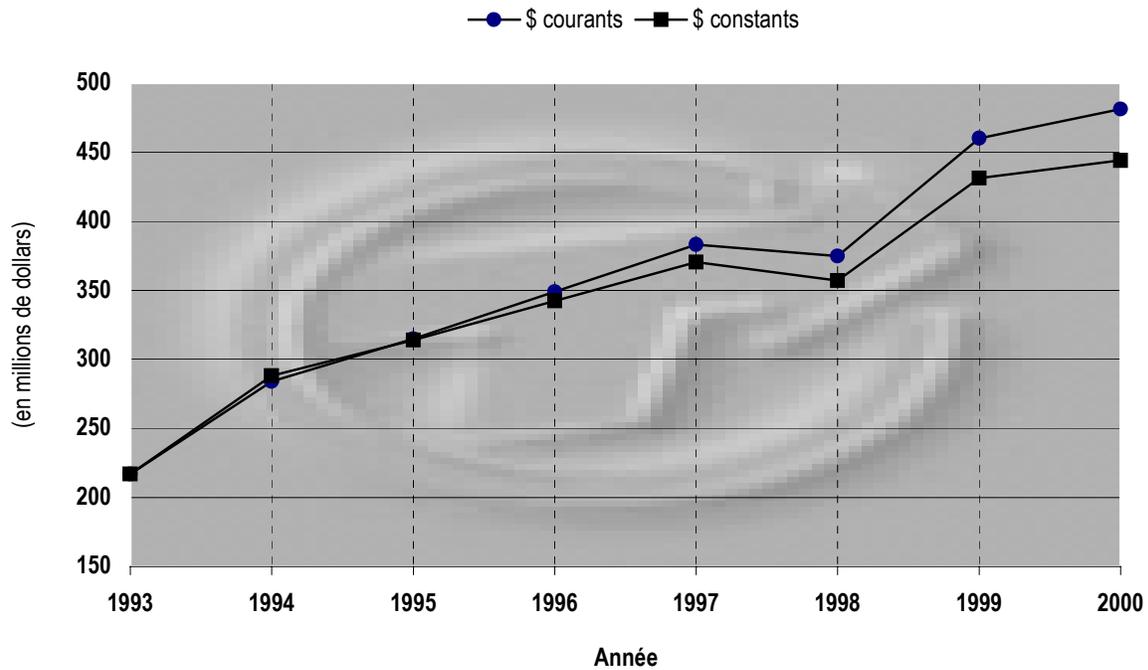
(en milliers)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Minibus	434	474	471	485	478	463	467	488	12,5 %
Taxis	547	620	650	693	732	740	768	757	38,4 %
Total	981	1 093	1 121	1 178	1 210	1 203	1 235	1 245	26,9 %





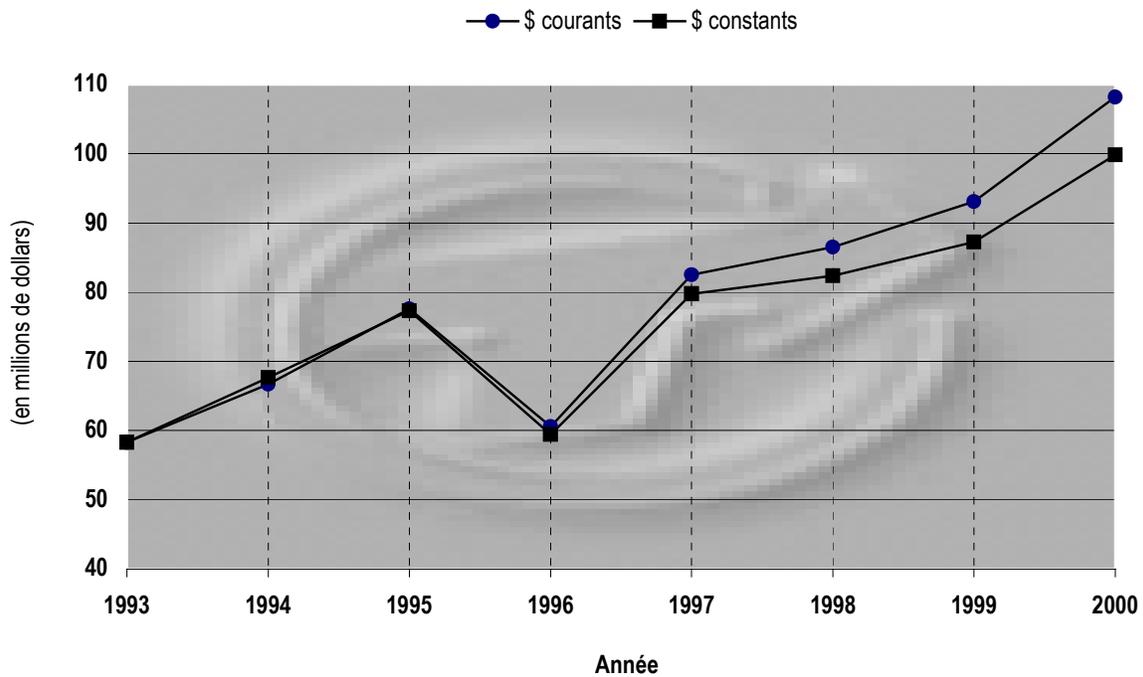
Dette de la STCUM (excluant les trains de banlieue)

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
\$ courants	217,0	284,0	314,9	349,1	383,1	374,9	460,2	481,2	121,8 %
\$ constants	217,0	288,1	313,9	342,4	370,5	357,0	431,3	443,9	104,6 %



Dépenses brutes liées aux investissements — autobus et métro

(en millions)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
Service de la dette	34,7	43,8	55,9	50,0	65,5	72,4	75,8	89,6	
Affectations	4,4	7,2	12,6	-0,7	3,3	3,1	0,1	1,4	
PEPM	19,2	15,7	9,1	11,3	9,1	8,6	8,4	12,0	
Projets spéciaux					4,6	2,4	8,8	5,2	
Total (\$ courants)	58,3	66,7	77,6	60,6	82,5	86,5	93,1	108,2	85,6 %
Total (\$ constants)	58,3	67,7	77,3	59,4	79,8	82,4	87,3	99,8	71,2 %



Note : Le service de la dette tient compte de la mesure d'appariement entre l'actif et le passif à long terme.



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**

<i>(en dollars)</i>	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000	Variation % 1998 - 2000
CAM MENSUELLE										
<i>Tarif ordinaire</i>										
\$ courants	43,00	43,00	43,50	44,50	45,00	45,00	46,00	47,00	9,3 %	4,4 %
\$ constants	43,00	43,63	43,37	43,64	43,52	42,85	43,12	43,36	0,8 %	1,2 %
<i>Tarif réduit</i>										
\$ courants	17,50	17,50	18,00	18,50	19,00	19,00	19,50	20,00	14,3 %	5,3 %
\$ constants	17,50	17,76	17,95	18,14	18,37	18,09	18,28	18,45	5,4 %	2,0 %
CAM HEBDO										
<i>Tarif ordinaire</i>										
\$ courants						12,00	12,25	12,50		4,2 %
\$ constants						11,43	11,48	11,53		0,9 %
<i>Tarif réduit</i>										
\$ courants						6,00	6,25	6,50		8,3 %
\$ constants						5,71	5,86	6,00		4,9 %
TICKETS										
<i>Tarif ordinaire</i>										
\$ courants	1,17	1,17	1,25	1,29	1,33	1,33	1,38	1,38	17,9 %	3,8 %
\$ constants	1,17	1,19	1,25	1,27	1,29	1,27	1,29	1,27	8,8 %	-
<i>Tarif réduit</i>										
\$ courants	0,54	0,54	0,58	0,63	0,67	0,67	0,71	0,71	31,5 %	6,0 %
\$ constants	0,54	0,55	0,58	0,61	0,65	0,64	0,67	0,65	21,3 %	2,7 %
ESPÈCES										
<i>Tarif ordinaire</i>										
\$ courants	1,75	1,75	1,75	1,85	1,85	1,85	1,90	2,00	14,3 %	8,1 %
\$ constants	1,75	1,78	1,74	1,81	1,79	1,76	1,78	1,85	5,4 %	4,7 %
<i>Tarif réduit</i>										
\$ courants	0,90	0,90	0,90	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	11,1 %	-
\$ constants	0,90	0,91	0,90	0,98	0,97	0,95	0,94	0,92	2,5 %	-3,1 %

Vente de titres *(en millions de titres)*

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Prévision 1999	Budget 2000	Variation % 1993 - 2000
CAM MENSUELLE									
Tarif ordinaire	2,40	2,47	2,52	2,56	2,71	2,71	2,40	2,39	-0,4 %
Tarif réduit	1,10	1,05	1,05	1,04	1,11	1,12	1,09	1,08	-1,8 %
Total	3,50	3,62	3,57	3,60	3,82	3,83	3,49	3,47	-0,9 %
CAM HEBDO									
Tarif ordinaire						0,30	1,89	1,89	
Tarif réduit						0,02	0,13	0,13	
Total						0,32	2,02	2,02	
TICKETS									
Tarif ordinaire	54,6	58,8	54,0	48,0	40,8	42,0	38,4	38,6	-29,3 %
Tarif réduit	19,2	19,2	19,2	16,2	13,8	13,5	12,3	12,4	-35,4 %
Total	73,8	78,0	73,2	64,2	54,6	55,5	50,7	51,0	-30,9 %
ESPÈCES									
Tarif ordinaire	21,8	20,6	20,3	21,0	24,5	23,2	23,5	23,2	6,4 %
Tarif réduit	3,0	2,8	2,5	2,6	2,9	2,7	2,8	2,8	-6,7 %
Total	24,8	23,4	22,8	23,6	27,4	25,9	26,3	26,0	4,8 %



Grille tarifaire — Villes nord-américaines

Tarifs ordinaires (en dollars canadiens)

	1999		
	Espèces	Tickets	Carte mensuelle
Montréal	1,90 \$	1,38 \$	46,00 \$
Rive-Sud de Montréal	2,55 \$	1,83 \$	55,50 \$
Laval	2,50 \$	2,05 \$	57,00 \$
Québec	2,25 \$	1,70 \$	53,00 \$
Calgary	1,60 \$	1,35 \$	50,00 \$
Chicago	2,22 \$	2,22 \$	130,00 \$
New York	2,22 \$	2,22 \$	93,12 \$
Vancouver	1,50 \$	1,38 \$	54,00 \$
Atlanta	2,22 \$	2,22 \$	66,51 \$
Boston	2,51 \$	1,54 \$	68,00 \$
Edmonton	1,60 \$	1,60 \$	52,00 \$
Los Angeles	2,00 \$	1,33 \$	62,08 \$
Ottawa	2,25 \$	1,50 \$	57,00 \$
Philadelphie	2,37 \$	1,70 \$	94,60 \$
Toronto	2,00 \$	1,60 \$	83,00 \$
Winnipeg	1,55 \$	1,50 \$	57,75 \$

Note : Au moment de la publication du livre du budget 2000, les données 2000 des autres villes n'étaient pas disponibles.



ANNEXE

Définition des types de revenus

Définition des types de dépenses

Définition des activités

Définition des types de revenus

Autres revenus d'exploitation

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

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

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

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

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

Contribution de l'Agence métropolitaine de transport – équipements métropolitains

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

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

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

Contribution de la STRSM – ligne 4

Montant versé par la STRSM représentant sa contribution aux coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro, tel que décrété par le gouvernement du Québec.

Contribution des municipalités de la CUM

Somme provenant de la CUM correspondant à la contribution des municipalités de son territoire au transport en commun.

Crédits reportés

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

Revenus-voyageurs — recettes métropolitaines

Part des recettes provenant des ventes de cartes métropolitaines (TRAM) remise par l'AMT. Elle est calculée sur la base des passagers-kilomètres et d'un taux unique par palier, peu importe qu'il s'agisse d'un titre à tarif ordinaire, intermédiaire ou réduit. En 1999 et 2000, ce taux est fixé à 0,115 \$ pour chacun des 12 premiers kilomètres et à 0,045 \$ pour chaque kilomètre excédentaire.

Revenus-voyageurs — titres STCUM

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

Revenus-voyageurs — transport adapté

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

Subvention du gouvernement au transport adapté

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

Subvention du gouvernement liée 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 salaires et avantages sociaux

Issu d'un changement de pratique comptable en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2000. Correspond aux salaires et avantages sociaux, telles les vacances et les banques de maladie accumulées, courus au 31 décembre 1999 et imputés à la dépense sur une période coïncidant avec les années de service à venir des employés visés. Cette période ne peut excéder vingt ans.

Avantages sociaux conventionnés

Contributions de l'employeur aux différents programmes d'avantages sociaux offerts aux employés de la STCUM, soit les régimes complémentaires de retraite de la STCUM et les différents régimes d'assurances couvrant les soins dentaires, les frais médicaux et le remplacement du salaire en cas de maladie. Comprend également les versements de la banque de maladie.

Cotisations aux régimes publics

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

Coût de la CSST

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

Crédits en maladie au départ

Provision des jours de la banque de maladie que les employés n'ont pas utilisés et pour lesquels ils ont droit à un remboursement lors de leur départ de la Société.

Dépenses diverses

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

Dépenses imprévues

Correspond à une provision obligatoire en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal de 1 % des dépenses nettes (dépenses totales moins les subventions). Elle permet, entre autres, de couvrir d'éventuelles réclamations, les mauvaises créances et les règlements de griefs.

Dépenses majeures

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

Énergie, taxes et permis

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

Financement des opérations

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

Heures supplémentaires

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

Location

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

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 matériel et fournitures de bureau.

Primes diverses et autres paiements

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

Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Comprend le coût des projets financés à même le budget d'exploitation, qui ont essentiellement trait aux réparations majeures permettant de maintenir en bon état de fonctionnement des équipements et des installations ayant atteint la moitié de leur vie utile.

Projets spéciaux

Comprend les dépenses non-immobilisables reliées aux projets d'investissement.

Rémunération de base

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

Service de la dette

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

Services professionnels

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

Services techniques et autres services

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

Virement au fonds de roulement

Correspond au remboursement par le fonds d'exploitation des dépenses en immobilisations financées par le fonds de roulement. Le terme du remboursement s'échelonne sur une période maximale de cinq ans.

Définition des activités

Les activités de la Société sont regroupées dans six secteurs différents. Dans le but d'en faciliter la compréhension, voici les éléments qui la composent :

Service

Planification et développement du réseau
Logistique du transport – autobus
Livraison du service – autobus
Livraison du service – métro
Livraison du service – transport adapté
Ingénierie et services techniques
Service à la clientèle
Surveillance du réseau
Vente et perception

Véhicules

Entretien – autobus
Entretien – métro
Entretien – transport adapté
Ingénierie et services techniques
Acquisition de minibus
Programme d'entretien périodique majeur

Patrimoine immobilier et infrastructures

Gestion et entretien du patrimoine immobilier
Entretien des infrastructures du métro
Ingénierie et services techniques
Programme d'entretien périodique majeur

Gestion des ressources

Direction
Gestion des ressources financières
Technologies de l'information
Gestion des ressources humaines
Approvisionnement
Ingénierie et services techniques

Fonctions corporatives

Vérification générale
Secrétariat et affaires juridiques
Affaires corporatives
Contrôle

Autres dépenses

Dépenses liées aux investissements
Projets spéciaux
Service de la dette – autobus et métro
Service de la dette – trains de banlieue
Autres dépenses corporatives
Dépenses imprévues

Acquisition de minibus

Comprend le coût d'achat des minibus, lesquels sont payés au comptant.

Affaires corporatives

Comprend l'élaboration et le suivi des grandes orientations de l'entreprise, la gestion de son efficacité administrative, la gestion des communications internes et externes et son image publique, la promotion du transport en commun, la gestion du programme d'aide aux employés et la gestion des revenus autonomes et partenariat d'affaires.

Approvisionnement

Comprend la gestion et l'exécution des commandes de biens et d'une grande partie des services, la disposition des biens excédentaires et désuets pour l'entreprise, la réception des marchandises commandées, leur entreposage dans les divers magasins et la préparation des lots de marchandises réquisitionnées.

Comprend également le contrôle des stocks, le transport de matériel, d'équipement lourd, de vêtements et de papeterie entre les magasins et les différents centres opérationnels de la Société.

Autres dépenses corporatives

Comprend les dépenses suivantes : les cotisations de l'employeur à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) et à la Commission des normes du travail (CNT), les droits sur la masse salariale des électriciens en bâtiment, les rentes d'incapacité (somme payée aux employés qui étaient sur la CSST en 1978), l'amortissement des salaires et avantages sociaux courus au 31 décembre 1999, la ristourne sur la taxe de vente du Québec (TVQ) et les frais de financement des opérations.

Contrôle

Comprend la révision des orientations en matière de contrôle et la mise en place de mécanismes afin de s'assurer que les activités sont gérées selon les normes de saine gestion des fonds publics et conformément aux lois, règlements et politiques.

Dépenses imprévues

Correspond à une provision obligatoire en vertu de la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal de 1 % des dépenses nettes (dépenses totales moins les subventions). Elle permet, entre autres, de couvrir d'éventuelles réclamations, les mauvaises créances et les règlements de griefs.

Direction

Comprend les dépenses de fonctionnement du directeur général, des chefs d'exploitation, des directeurs exécutifs et du conseil d'administration.

Entretien des infrastructures du métro

Comprend les services d'entretien et de dépannage visant à maintenir la fiabilité, l'intégrité, l'état fonctionnel et sécuritaire de ses infrastructures, concernant les systèmes et équipements suivants :

- systèmes de détection et combat d'incendie;
- escaliers mécaniques et ascenseurs;
- système de ventilation;
- système de pompage;
- système de signalisation des trains;
- systèmes de radio, téléphone et sonorisation;
- système de télétransmission;
- équipements de perception;
- équipements de voie et infrastructure du tunnel;
- systèmes de surveillance et détection de vol;
- distribution électrique et éclairage des stations et du tunnel;
- système d'alimentation de la traction des trains.

Entretien des véhicules – autobus

Comprend l'**entretien de la carrosserie** dont les travaux d'entretien préventif et curatif effectués dans les ateliers de tôlerie, de soudure, de rembourrage, de composantes de carrosserie, de peinture et d'outillage; l'**entretien mécanique et électrique** dont les inspections, les réparations mineures, le montage / démontage des essieux, des moteurs et des colonnes de direction, le nettoyage des pièces ainsi que le reconditionnement et la fabrication des composantes mécaniques et électriques, tels les freins, les moteurs, les transmissions, les directions, les injecteurs, les alternateurs et les démarreurs; la **préparation et le nettoyage des véhicules** dont le lavage intérieur et extérieur des autobus, le remplissage en carburant et les autres liquides et le positionnement des autobus dans les garages, ainsi que le coût d'acquisition, la pose et l'entretien des **pneus**.

Comprend également l'entretien mécanique et électrique (préventif et curatif) des **véhicules de service et de travaux**, tels les camions de service servant d'ateliers mobiles, les véhicules servant aux chefs d'opérations, les équipements à neige, les paveurs, les rouleaux d'asphalte et les remorques.

Note : la faible proportion de l'entretien majeur des minibus inclus dans la présente activité ne justifie pas de le reclasser avec l'entretien des véhicules – transport adapté.

Entretien des véhicules – métro

Comprend l'**entretien des bogies et des ponts** dont le reconditionnement des bogies, des ponts moteurs et porteurs, des roues de sécurité et des câbles; l'**entretien électronique** dont la révision, l'inspection et la modification des composantes électroniques des voitures de métro; l'**entretien des caisses** dont les travaux d'entretien curatif effectués sur les composantes de la carrosserie des voitures de métro, telle la peinture et la réparation des vitres, des portes et des grilles; l'**entretien mécanique et électrique** dont le montage et le démontage des essieux et des moteurs, le nettoyage des pièces ainsi que le reconditionnement et la fabrication des composantes mécaniques et électriques, tels les freins, les moteurs, les transmissions et les alternateurs; la **préparation et le nettoyage des véhicules** dont le lavage intérieur et extérieur des voitures et le nettoyage des fosses d'atelier du métro, ainsi que le coût d'acquisition et la pose des **pneus**.

Comprend également l'**inspection des voitures** pour le service et le dépannage en tunnel; la **gestion des incidents et urgences** dont le règlement des signalements et incidents en service pour maintenir la livraison du service métro à son niveau planifié, l'analyse des causes des avaries survenues, ainsi que l'entretien mécanique et électrique des **véhicules de service** pour les travaux en tunnel, tels les locotracteurs, la draine et la plate-forme.

Entretien des véhicules – transport adapté

Comprend l'inspection des minibus selon les normes en vigueur, l'entretien mécanique et électrique mineur ainsi que la préparation et le nettoyage des véhicules.

Gestion des ressources financières

Comprend les activités de **gestion budgétaire** dont la préparation et les suivis budgétaires, la planification et les analyses financières; de **gestion comptable** dont les états financiers mensuels et annuels, le paiement des fournisseurs, le paiement des employés; de **gestion de la trésorerie** dont la gestion des liquidités et des investissements, l'optimisation des coûts de financement, l'obtention de subventions liées aux investissements; de **gestion de la performance financière** dont les tableaux de bord pour la gestion de la performance opérationnelle et administrative et la diffusion d'indicateurs financiers.

Gestion des ressources humaines

Regroupe les activités suivantes :

Dotation et planification des ressources humaines

Comprend le soutien au recrutement et à la sélection des employés, le maintien des banques de candidatures, la gestion des affichages et des mouvements de personnel, les prévisions de départ à la retraite, l'identification des postes critiques et de la relève.

Gestion des relations professionnelles

Comprend la négociation des conventions collectives, le traitement des dossiers de griefs et d'arbitrage, le soutien des gestionnaires en matière de relations de travail, le contrôle de l'équité interne en matière de rémunération, d'évaluation des emplois, d'organisation et de politiques de rémunération ainsi que le développement et la gestion des différents régimes et programmes d'avantages sociaux.

Formation et développement

Comprend la préparation et la diffusion des cours de formation de nature opérationnelle, technique et administrative ainsi que le coût des cours préparés et diffusés par les organismes extérieurs (cours sur mesure et séminaires) et les frais de scolarité remboursés aux employés.

Gestion de la santé et sécurité au travail et de l'environnement

Comprend le soutien aux gestionnaires en matière de sécurité, de gestion des lésions professionnelles et des matières dangereuses, de développement de méthodes de travail en vue d'améliorer l'environnement de travail ainsi que la gestion du service médical, l'analyse des statistiques liées aux accidents du travail et la gestion des cotisations à la CSST.

Gestion et entretien du patrimoine immobilier

Regroupe les activités suivantes ainsi que le coût des locations de locaux et de l'énergie des bâtiments (électricité, gaz naturel et huile à chauffage) et les taxes municipales.

Entretien des stations

Comprend les tâches requises au maintien en état d'exploitation des stations de métro dont la menuiserie, la plomberie, la soudure, le briquetage et la peinture.

Au niveau de l'entretien sanitaire, comprend l'entretien et le nettoyage général des édicules, des escaliers, des mezzanines, des quais, des loges et des locaux administratifs des stations. Inclut également la remise à neuf et le remplacement des équipements d'éclairage, l'enlèvement des graffitis sur les surfaces lisses, le lavage des surfaces vitrées et la réalisation des programmes de nettoyage majeur (lavage à pression).

Entretien extérieur

Comprend l'entretien des terrains appartenant à la Société : cueillette et transport des ordures, réparation des clôtures, de l'asphalte et du pavé uni, déneigement et épandage de sel. Inclut également l'entretien du mobilier urbain, des abribus, des arrêts d'autobus et des Infobus.

Entretien majeur des immeubles

Comprend les réparations apportées au parc immobilier de la Société afin de le garder sécuritaire, fonctionnel, fiable et attrayant. Cette activité est entre autres réalisée par des briqueteurs, des mécaniciens, des électriciens, des plombiers, des peintres et des vitriers.

Gestion des immeubles et des infrastructures

Comprend la gestion des baux de location de locaux. Inclut également la négociation de l'achat et de la vente de droits immobiliers et la disposition des immeubles et des terrains.

Reconditionnement et fabrication de composants

Comprend les travaux de réparation et de fabrication de pièces et d'outils pour l'entretien des immeubles et équipements fixes. Cette activité est réalisée par des machinistes, des ferblantiers, des réparateurs de composants mécaniques et électroniques et des soudeurs.

Entretien des équipements

Comprend l'entretien mécanique et électrique (préventif et curatif) des équipements tels les laveurs de planchers, les lève-palettes, nacelles, tondeuses, compresseurs et chargeurs.

Ingénierie et services techniques***Ingénierie (SERVICE ET VÉHICULES)***

Comprend l'établissement des normes et standards d'entretien, la documentation des méthodes de travail et les conseils aux gestionnaires et employés en matière d'ingénierie notamment en ce qui a trait à l'acquisition et au remplacement des véhicules et des équipements, à l'implantation de procédures de travail efficace et sécuritaire. Inclut également les services d'expertises techniques dans les domaines des équipements et des systèmes d'exploitation.

Comprend les analyses, la coordination et les conseils d'experts aux unités d'exploitation en ce qui a trait aux normes et à la méthodologie en matière de qualité ainsi que l'implantation des programmes d'assurance-qualité et les enquêtes sur les incidents et les accidents.

Gestion du patrimoine immobilier

Comprend l'établissement des normes et standards d'entretien, la documentation des méthodes de travail et les conseils aux gestionnaires en matière d'ingénierie en ce qui a trait à l'entretien du parc immobilier, à l'implantation de procédures de travail efficace et sécuritaire et à la planification des activités d'entretien.

Prévention des incendies (PATRIMOINE)

Comprend le maintien fonctionnel des équipements de détection et d'extinction d'incendie dans les stations et les bâtiments connexes du métro ainsi que les tâches assurant le respect des normes et règles de sécurité dans l'ensemble de la Société.

Gestion des projets majeurs d'investissement (GESTION DES RESSOURCES)

Comprend le travail d'une équipe de directeurs de projets dédiée à la gestion des projets majeurs d'investissements inscrits au Plan triennal des immobilisations de l'entreprise, dans les domaines de la construction et des équipements.

Livraison du service – autobus

Comprend le suivi quotidien des assignations (chauffeurs), l'attribution de pièces de travail aux chauffeurs réserves et la distribution des heures supplémentaires, selon les paramètres prévus à la convention collective.

Comprend également la conduite des autobus et la supervision du service, selon les parcours et horaires prévus. Inclut aussi le coût de l'énergie (diesel - autobus) et des immatriculations.

Livraison du service – métro

Comprend le suivi quotidien des assignations (opérateurs de métro), l'attribution de pièces de travail aux opérateurs réserves et la distribution des heures supplémentaires, selon les paramètres prévus à la convention collective.

Comprend également la conduite des voitures de métro et la supervision du service ainsi que la coordination entre les différents intervenants, la régularité et la sécurité du service ainsi qu'une communication adéquate auprès des usagers (au niveau du centre de contrôle). Inclut aussi le coût de l'énergie (électricité-métro).

Livraison du service – transport adapté

Au transport adapté, cette activité est plus complexe dû au fait que les déplacements sont effectués selon quatre modes de transport (minibus adapté et régulier, taxi régulier et accessible) et qu'ils sont accordés sur la base du *premier arrivé, premier servi*.

Comprend le traitement des demandes d'admission au service de transport adapté ainsi que la révision triennale de tous les dossiers clients en conformité avec la politique d'admissibilité du ministère des Transports du Québec (MTQ).

Comprend également la réception des demandes de transport, la confection et l'optimisation des feuilles de route et les réaménagements d'horaires à la suite des pannes ou des annulations des clients.

Comprend aussi la conduite des minibus et la supervision du service, le coût des contrats de taxi ainsi que le coût d'énergie diesel et des immatriculations.

Logistique du transport – autobus

Comprend l'analyse des durées de parcours, en tenant compte des besoins de la clientèle et des contraintes financières, pour produire ou ajuster l'offre de service qui se traduit par la conception des horaires selon les normes de service approuvées par le conseil d'administration et les assignations pour les chauffeurs, dans le respect de la convention collective.

Comprend aussi la coordination entre les différents intervenants lors de situations d'urgence, la communication adéquate aux chauffeurs des détours à prendre lors d'incidents et, en conséquence, la mise à jour du système Telbus.

Planification et développement du réseau

Comprend la planification, l'évaluation et le suivi de l'offre de service globale des réseaux régionaux et locaux, ainsi que l'établissement de normes de service. Inclut le développement de nouveaux produits et services, la gestion des relations municipales et institutionnelles en matière de planification stratégique et de développement des réseaux ainsi que la gestion du mobilier urbain.

Comprend également le développement d'outils de planification et d'optimisation de transport plus performants et l'amélioration de la connaissance de la clientèle tant du point de vue qualitatif que dans ses habitudes de déplacements. Inclut aussi le support aux usagers des bases de données (SCAD, enquêtes origine-destination, géomatique, ...) et d'outils de planification (HASTUS, MADITUC, ...).

Programme d'entretien périodique majeur (PEPM)

Comprend le coût des projets financés à même le budget d'exploitation, qui ont essentiellement trait aux réparations majeures permettant de maintenir en bon état de fonctionnement des équipements et des installations ayant atteint la moitié de leur vie utile.

Projets spéciaux

Cette activité regroupe les grands projets de la STCUM. Ces projets sont présentés dans la section *Analyse des dépenses*.

Secrétariat et affaires juridiques

Comprend la représentation et la défense des droits et intérêts de la Société devant toutes les instances civiles ou administratives, la dispense de services conseils de nature juridique quant à la légalité des décisions ou des actions prises par les divers niveaux de gestion de l'entreprise, l'archivage des documents, l'élaboration et la mise à jour des politiques et encadrements ainsi que le soutien administratif et professionnel au conseil d'administration et le suivi de ses dossiers.

Comprend également la gestion du Centre de documentation dont le mandat est de procéder à l'achat et à la validation du coût de toute publication relative aux domaines du transport, du droit, de l'administration, de la finance et de l'informatique, quelqu'en soit le support physique.

Service à la clientèle

Comprend la production des outils clientèle comme le plan du réseau, les Planibus et Infobus, ainsi que l'exploitation du système Telbus et l'opération des services de renseignements, des plaintes, de l'accueil et des objets trouvés. Inclut également la production du journal d'entreprise En commun, d'affiches et de dépliants d'information quant aux modifications de service.

Service de la dette – autobus et métro

Comprend le coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur en relation avec les services d'autobus et de métro.

Service de la dette – trains de banlieue

Comprend le coût, en capital et intérêt, du remboursement de la dette à long terme contractée pour le financement de projets d'investissement majeur en relation avec les trains de banlieue. Cette dépense est entièrement subventionnée par l'AMT.

Surveillance du réseau

Comprend le contrôle de la sécurité dans le réseau des autobus et du métro ainsi que le coût du contrat de gardiennage des propriétés de la Société.

Technologies de l'information

Comprend le développement et l'entretien des applications informatiques nécessaires aux activités de nature opérationnelle (entre autres : assignations des chauffeurs, entretien des bâtiments, service de renseignements à la clientèle, gestion des inventaires et gestion des demandes de service au transport adapté), l'encadrement des applications informatiques nécessaires aux activités financières et administratives ainsi que l'installation et la configuration des nouveaux appareils, la prise d'inventaire des équipements informatiques et l'évaluation des nouveaux besoins.

Vente et perception

Comprend le ravitaillement en titres de transport des réseaux interne (métro) et externe (agences), la vente des titres de transport assurée par les changeurs, le traitement des recettes, l'impression des titres ainsi que le contrôle des titres de transport de la STCUM et du réseau régional.

Vérification générale

Comprend la réalisation de projets de vérification interne des systèmes financiers et opérationnels.

Remerciements

L'élaboration du budget 2000 et du programme triennal des immobilisations est le fruit du travail d'un grand nombre de gestionnaires supportés par l'équipe du Service de la gestion des ressources financières. Plusieurs sessions de travail ont eu lieu au sein des différents secteurs de l'entreprise, du comité de direction, du comité des finances et du conseil d'administration.

Je tiens à remercier tout ceux et celles qui y ont contribué, tout particulièrement le groupe de la Planification et analyses financières et la Division de la trésorerie qui sont fiers de vous présenter le « Budget 2000 » de même que les « Dépenses d'investissement 2000 – 2001 – 2002 » de la STCUM.

*La directrice et trésorière
Service — Gestion des ressources financières*